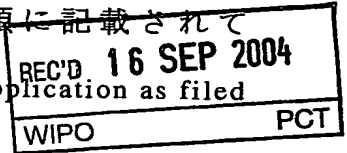


日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

23.07.2004

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.



出 願 年 月 日  
Date of Application: 2 0 0 4 年 1 月 2 2 日

出 願 番 号  
Application Number: 特 願 2 0 0 4 - 0 1 3 7 5 0  
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 4 - 0 1 3 7 5 0]

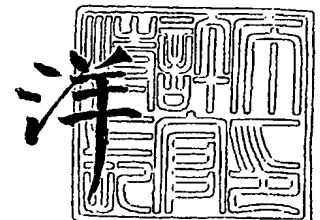
出 願 人  
Applicant(s): 株 式 会 社 イ ー サ ム

PRIORITY DOCUMENT  
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH  
RULE 17.1(a) OR (b)

2 0 0 4 年 9 月 3 日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

小 川



【書類名】 特許願  
【整理番号】 P03MG001J  
【提出日】 平成16年 1月22日  
【あて先】 特許庁長官 殿  
【国際特許分類】 B60J 1/20  
【発明者】  
    【住所又は居所】 東京都杉並区高円寺南 5 丁目 1 6 番 1 4 号  
    【氏名】 三島木 和晴  
【特許出願人】  
    【識別番号】 502402331  
    【氏名又は名称】 株式会社 イーサム  
【代理人】  
    【識別番号】 100085372  
    【弁理士】  
    【氏名又は名称】 須田 正義  
【手数料の表示】  
    【予納台帳番号】 003285  
    【納付金額】 21,000円  
【提出物件の目録】  
    【物件名】 特許請求の範囲 1  
    【物件名】 明細書 1  
    【物件名】 図面 1  
    【物件名】 要約書 1

**【書類名】 特許請求の範囲****【請求項 1】**

車両用ドア(11, 16)の窓枠(14, 18)に沿って設けられた車両用サイドバイザー(21, 121)に取付けられるカバーであって、

前記サイドバイザー(21, 121)の外面に取付け可能に構成され前記サイドバイザー(21, 121)の下縁に沿う下縁を有するカバー取付部(32, 62, 72, 82, 92, 112, 132)と、

前記カバー取付部(32, 62, 72, 82, 92, 112, 132)の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁が前記ドア(11, 16)の上昇状態のウインドウガラス(13, 17)に臨む板状のシール部(33, 63, 73, 83, 93, 113, 133)と、

前記シール部(33, 63, 73, 83, 93, 113, 133)の内端縁に取付けられ前記ドア(11, 16)の上昇状態のウインドウガラス(13, 17)の外面に接触するように形成された弾性材(34, 64, 74, 84, 94, 114, 134)と

を備えたことを特徴とする車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 2】**

シール部(33)が、カバー取付部(32)の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドア(11)の上昇状態のウインドウガラス(13)に臨む第 1 シール板(33a)と、前記第 1 シール板(33a)に重合して車幅方向に移動可能に前記第 1 シール板(33a)に取付けられ内端縁に弾性材(34)が取付けられる第 2 シール板(33b)とを備えた請求項 1 記載の車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 3】**

シール部(33, 63, 73, 83, 93, 113, 133)がドア(11, 16)の上昇状態のウインドウガラス(13, 17)に近づくに従って下方に向いかつ前記ウインドウガラス(13, 17)に近づくように湾曲して形成された請求項 1 記載の車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 4】**

車両用サイドバイザー(21)が前部ドア(11)の窓枠(14)に沿って設けられ、前記前部ドア(11)のサイドバイザー(21)が前記前部窓枠(14)の傾斜した前部(14a)を車両の外部から覆う第 1 傾斜部(22)と前記第 1 傾斜部(22)に連続して形成され前記前部窓枠(14)のほぼ水平な上部(14b)を車両の外部から覆う第 1 水平部(23)とにより構成され、カバー取付部(32, 62, 72, 82, 92)が前記第 1 水平部(23)の下部外面に取付け可能に構成された請求項 1 記載の車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 5】**

車両用サイドバイザー(21)の第 1 傾斜部(22)の下縁にカバー取付部(32, 62, 72, 82, 92)の上縁がなめらかに連続するように形成された請求項 4 記載の車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 6】**

車両用サイドバイザーが前部ドア(11)の窓枠(14)に加えて更に後部ドア(16)の窓枠(18)に沿って設けられ、前記後部ドア(16)のサイドバイザー(121)が前記後部窓枠(18)のほぼ水平な上部(18a)を車両の外部から覆う第 2 水平部(122)と前記第 2 水平部(122)に連続して形成され前記後部窓枠(18)の傾斜した後部(18b)を車両の外部から覆う第 2 傾斜部(123)とにより構成され、カバー取付部(112, 132)が前記第 2 水平部(122)の下部外面又は前記第 2 傾斜部(123)の下部外面に取付け可能に構成された請求項 4 記載の車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 7】**

カバー取付部(32)の上縁に前記カバー取付部(32)全長にわたって取付部単独で又は車両用サイドバイザー(21)とともに雨受け溝(32a)が形成された請求項 1 記載の車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 8】**

カバー取付部(32, 62, 72, 82, 92, 112, 132)にランプ(36, 116)が車両(10)の外部から視認可能に取付けられた請求項 1 記載の車両用サイドバイザーカバー。

**【請求項 9】**

車両用サイドバイザー(21)の第1水平部(23)の後部外面に取付け可能に構成された水平後部カバー(66)と前記第1水平部(23)の上部外面に取付け可能に構成された水平上部カバー(67)と前記車両用サイドバイザー(21)の第1傾斜部(22)の上部外面に取付け可能に構成された傾斜上部カバー(68)とがカバー取付部(62)に一体的に形成され、

前記カバー取付部(62)、前記水平後部カバー(66)、前記水平上部カバー(67)又は前記傾斜上部カバー(68)のいずれかにランプ(36)が車両(10)の外部から視認可能に取付けられた請求項4記載の車両用サイドバイザーカバー。

【請求項10】

ランプ(36)に電力を供給するリード線(69)が水平上部カバー(67)又は傾斜上部カバー(68)のいずれか一方又は双方の内面に配索される請求項9記載の車両用サイドバイザーカバー。

【請求項11】

車両用サイドバイザー(121)の第2水平部(122)の外面に取付け可能に構成された水平カバー(137)がカバー取付部(132)に一体的に形成され、

前記カバー取付部(132)又は前記水平カバー(137)にランプ(116)が車両(10)の外部から視認可能に取付けられた請求項6記載の車両用サイドバイザーカバー。

【請求項12】

ランプ(116)に電力を供給するリード線が水平カバー(137)又はカバー取付部(132)のいずれか一方又は双方の内面に配索される請求項11記載の車両用サイドバイザーカバー。

【請求項13】

シール部(33, 63, 73, 83, 93, 113, 133)に下方を照らすランプ(36, 116)が取付けられた請求項1記載の車両用サイドバイザーカバー。

【請求項14】

車両用サイドバイザー(21)の下端にカバー取付部(82)とともに挟み込まれる補強用挟持片(86)が前記カバー取付部(82)の下縁又はシール部(83)に一体的に設けられた請求項1記載の車両用サイドバイザーカバー。

【請求項15】

カバー取付部(92)がサイドバイザー(21)の下端に嵌合可能な断面U字状のクリップ(96)にネジ止めして取付けられる請求項1記載の車両用サイドバイザーカバー。

【請求項16】

車両用サイドバイザーの第1傾斜部(22)の下部外面に前記第1傾斜部(22)の下縁に沿ってフラップ(76)がカバー取付部(72)の前端に連続して形成され、

前記フラップ(76)は、前記フラップ(76)全体が前記第1傾斜部(22)とほぼ同一の平面をなす第1位置と前記フラップ(76)の下端が前記第1傾斜部(22)との間隔を広げる第2位置とのいずれかに選択的に変化可能に構成された請求項4記載の車両用サイドバイザーカバー。

【書類名】明細書

【発明の名称】車両用サイドバイザーカバー

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両用ドアの窓枠に沿って設けられたサイドバイザーに取付けられる車両用サイドバイザーカバーに関する。更に詳しくは、車両走行中にウインドウガラスを僅かに下げることにより車内の換気を促すための車両用サイドバイザーカバーに関するものである。

【背景技術】

【0002】

従来、車両用サイドバイザーは車両用ドアの窓枠で覆われるウインドウガラスの前部及び上部を覆うような庇状に形成され、このサイドバイザーの上端縁をその窓枠に取付けている。このようなサイドバイザーが設けられた車両では、走行中にサイドウインドウガラスを若干下げるとサイドバイザー近傍を流れる空気が負圧となり車室内の空気が開放された隙間から外部に排出されることにより車室内の空気を換気できるようになっている。このサイドバイザーによって、雨天時に車内の換気のためにサイドウインドウガラスを若干下げても、雨滴が車室内に入り込まないようにになっている。

しかし、サイドウインドウガラスを若干下げたドアの上部の隙間はその開口方向が車外の空気の流れに平行になるために、その上部からは負圧による空気の排出が効率よく行われなばかりでなく、時としてドア前部から排出された車室内の空気がサイドウインドウガラスの外部を伝って上方に流れ、上部の隙間から再び車室内に侵入することがある。また、サイドウインドウガラスを上昇させた状態ではサイドバイザーの後端とサイドウインドウガラスとの間に渦流が発生して風切り音が増大する問題点もあった。

【0003】

これらの点を解消するために、図25に示すように、サイドバイザー2の窓枠4の水平な上部4bを車両の外部から覆う部分に、サイドウインドウガラス3の上縁に沿った突出片2aを設け、その突出片2aの先端に弾性シール材2bを設けてサイドウインドウガラス3に接触させたサイドバイザー2が提案されている（例えば、特許文献1参照）。このようなサイドバイザー2では、車両の前部とウインドウガラス3との間に生じる隙間を介して車室内から吸い出された空気がウインドウガラス3の外部を伝って上方に流れても、突出片2aの先端がシール材2bを介してサイドウインドウガラス3に当接し、窓枠4の上部4bとウインドウガラス3との間に生じる隙間を塞ぐため、ウインドウガラス3の外部を伝わる空気流がこの隙間を通して再び車室内に侵入することを防止できるようになっている。

【特許文献1】特開2003-312255号公報（特許請求の範囲）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

しかし、突出片2a及び弾性シール材2bを有しない従来のサイドバイザーを用いているユーザーが図25に示されるサイドバイザー2を採用する場合には車両用サイドバイザー全体を交換して、従来から用いているサイドバイザーを破棄しなければならない。

この点を解消するためには、従来から用いられているサイドバイザーに突出片2aを別に接着することも考えられる。しかし、車室内から吸い出される空気の量はウインドウガラス3が下げられて生じた隙間に比例するので、突出片2aをサイドウインドウガラス3の上縁に沿うようにサイドバイザーに取付けた場合には、実際に空気が吸い出される車両の前部とウインドウガラス3との間に生じる隙間がきわめて狭くなり、十分な換気が困難になる不具合がある。

【0005】

即ち、車両用サイドバイザー2は、本来その覆われた部分の全てにおいてサイドウインドウガラス3を下げて開放しても、その部分から落下する雨水が侵入することを防止する

ことができる。しかし、サイドウインドウガラス3の上縁に沿って突出片2aをサイドバイザーに設けた場合には、その突出片2aを越えてサイドウインドウガラス3を下げると排出した空気の再流入を防止することができない。ここで、サイドウインドウガラス3を下げた場合に、実際に空気が排出される前部傾斜部における隙間は上部水平部に生じる隙間に比較して狭くなる。このため、突出片2aをサイドバイザー2の下端より上方に設けた場合には、窓枠4における前部傾斜部の実際に空気を排出するために十分な隙間を確保することが困難になり、十分な換気が困難になる不具合がある。

#### 【0006】

また、突出片2aをサイドバイザー2の下端より上方に設けると、突出片2aより下方であってサイドウインドウガラス3とサイドバイザー2により挟まれる空間に風切り音が発生する問題点もある。即ち、車両走行中に窓枠の前部傾斜部とウインドウガラス3との隙間から排出された空気は、ウインドウガラス3に沿って螺旋を描きながら突出片2aの近傍を後方に流れることになるけれども、突出片2aより下方の実際に渦流が流れる箇所はサイドウインドウガラス3とサイドバイザー2により挟まれているので、図25の矢印で示すように、螺旋を描く空気流はその流れが阻害され、それに起因する風切り音が発生する。

一方、突出片2aをサイドバイザー2の下端に連続して設けると、そのサイドバイザーに降る雨がその下端から突出片2aを伝い、サイドウインドウガラスをその突出片2aより下げた場合には、突出片2aを伝う雨水がその内端縁から開放された窓枠を介して車室内に落ちて入り込んでしまうことがある。

#### 【0007】

本発明の目的は、従来から用いられているサイドバイザーを有効に利用し、ウインドウガラスの外部を伝わる空気流の車室内に侵入することを防止しつつ、十分な車内の換気が可能になる車両用サイドバイザーカバーを提供することにある。

本発明の別の目的は、ウインドウガラスの外部を伝わる空気流を速やかに流して風切り音の発生を抑制し得る車両用サイドバイザーカバーを提供することにある。

本発明の更に別の目的は、サイドバイザーに降った雨が車内への侵入することを有効に防止し得る車両用サイドバイザーカバーを提供することにある。

#### 【課題を解決するための手段】

#### 【0008】

請求項1に係る発明は、図1及び図8に示すように、車両用ドア11、16の窓枠14、18に沿って設けられた車両用サイドバイザー21、121に取付けられるカバーであって、サイドバイザー21、121の外面に取付け可能に構成されサイドバイザー21、121の下縁に沿う下縁を有するカバー取付部32、112と、カバー取付部32、112の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドア11、16の上昇状態のウインドウガラス13、17に臨む板状のシール部33、113と、シール部33、113の内端縁に取付けられドア11、16の上昇状態のウインドウガラス13、17の外面に接触するように形成された弾性材34、114とを備えたことを特徴とする。

#### 【0009】

この請求項1に記載された車両用サイドバイザーカバーは、車両用ドア11、16の窓枠14、18に沿って設けられた車両用サイドバイザー21、121に取付けるものである。従来から用いられているサイドバイザー21、121を有効に利用することができる。

また、車室内から窓枠14の前部14aとウインドウガラス13との間に生じる隙間から吸い出された空気はウインドウガラス13の外部を伝って流れるけれども、サイドバイザー21の水平部23には本発明のサイドバイザーカバー31が取付けられ、そのシール部33が第2バイザー本体23bを下方から覆い、ウインドウガラス13の外部を伝わる空気流がこの隙間を通して再び車室内に侵入することを有効に防止する。そして、サイドバイザー21の外面にカバー取付部32を取付けるので、カバー取付部32の取付位置を上下方向に適宜選定することによりその下縁に外端縁が一体的に接続して形成されたシー

ル部 33 の上下位置を調整することができる。従って、サイドバイザー 2 の下縁より上方に設けた従来の突出片 2a に比較して、シール部 33 の内端縁は下方に位置し、サイドウインドウガラス 13 をその従来品よりも十分に下げることができる。よって、実際に空気が排出される窓枠 14 の前部傾斜部 14a に実際に空気を排出するために比較的広い隙間を確保することができ、十分な換気を得ることが可能になる。

#### 【0010】

請求項 2 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、図 23 に示すように、シール部 33 が、カバー取付部 32 の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に臨む第 1 シール板 33a と、第 1 シール板 33a に重合して車幅方向に移動可能に第 1 シール板 33a に取付けられ内端縁に弾性材 34 が取付けられる第 2 シール板 33b とを備えた車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 2 に記載された車両用サイドバイザーカバーでは、サイドウインドウガラス 13 とサイドバイザー 21 における第 2 バイザー本体 23b との隙間に応じて第 2 シール板 33b を車幅方向に移動させることによりシール部 33 の幅を調整することが可能になり、サイドウインドウガラス 13 と第 2 バイザー本体 23b との隙間にシール部 33 の幅を合わせることでその隙間を確実に塞ぐことができる。この結果、ウインドウガラス 13 の外部を伝わる空気が車室内に侵入することを有効に防止することができる。

#### 【0011】

請求項 3 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、図 1 に示すように、シール部 33 がドアの上昇状態のウインドウガラス 13 に近づくに従って下方に向いかつウインドウガラス 13 に近づくように湾曲して形成された車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 3 に記載された車両用サイドバイザーカバーでは、シール部 33 の内端縁が外端縁に比較して低位置となり、弾性体 34 をサイドウインドウガラス 13 に接触させた状態でそのウインドウガラス 13 の下げる量を増加させることができ、空気を排出するために比較的広い隙間を確保することが可能になる。

また、窓枠 14 の前部傾斜部 14a とウインドウガラス 13 との隙間から排出された空気はウインドウガラス 13 に沿って螺旋を描きながらシール部 33 の近傍を後方に流れることになるけれども、シール部 33 がウインドウガラス 13 に近づくに従って下方に向うように湾曲して形成されているので、図 1 の矢印で示すように、螺旋を描く空気流はその湾曲面に沿って速やかに後方に流れ、螺旋を描く空気流の流れが阻害されることに起因する風切り音の発生を防止することができる。

#### 【0012】

請求項 4 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、図 1 及び図 8 に示すように、車両用サイドバイザー 21 が前部ドア 11 の窓枠 14 に沿って設けられ、前部ドア 11 のサイドバイザー 21 が前部窓枠 14 の傾斜した前部 14a を車両の外部から覆う第 1 傾斜部 22 と第 1 傾斜部 22 に連続して形成され前部窓枠 14 のほぼ水平な上部 14b を車両の外部から覆う第 1 水平部 23 とにより構成され、カバー取付部 32 が第 1 水平部 23 の下部外面に取付け可能に構成された車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 4 に記載された車両用サイドバイザーカバーでは、ウインドウガラス 13 を僅かに下げることで、前部窓枠 14 の傾斜した前部 14a とそのウインドウガラス 13 との隙間から室内の空気を吸い出すことができる。そして、第 1 水平部 23 の下部外面に接着されたカバー取付部 32 の下縁に連続して形成されたシール部が、その吸い出された空気が前部窓枠 14a の上部 14b とウインドウガラス 13 との隙間から再び車室内に侵入することを防止する。

#### 【0013】

請求項 5 に係る発明は、請求項 4 に係る発明であって、図 7 に示すように、車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の下縁にカバー取付部 32 の上縁がなめらかに連続するように形成された車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 5 に記載された車両用サイドバイザーカバーでは、雨天時にサイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 に降った雨は、カバー取付部 32 の上縁に沿って図 7 の矢印で示す

ように車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の下縁に案内される。従って、サイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 に降った雨が、カバー取付部 32 を越えて更にシール部 33 を伝い、サイドバイザー 21 より下方に下げられたウインドウガラス 13 と窓枠 14 の隙間から車室内に滴下することを防止することができる。

#### 【0014】

請求項 6 に係る発明は、請求項 4 に係る発明であって、図 8 に示すように、車両用サイドバイザーが前部ドア 11 の窓枠 14 に加えて更に後部ドア 16 の窓枠 18 に沿って設けられ、後部ドア 16 のサイドバイザー 121 が後部窓枠 18 のほぼ水平な上部 18a を車両の外部から覆う第 2 水平部 122 と第 2 傾斜部 123 に連続して形成され後部窓枠 18 の傾斜した後部 18b を車両の外部から覆う第 2 傾斜部 123 とにより構成され、カバー取付部 112 が第 2 水平部 122 の下部外面又は第 2 傾斜部 123 の下部外面に取付け可能に構成された車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 6 に記載された車両用サイドバイザーカバーでは、そのシール部 113 が第 2 水平部 122 の下部又は第 2 傾斜部 123 の下部を下方から覆い、窓枠 18 とウインドウガラス 17 との間に生じる隙間を塞ぐ。このため、前部ドア 11 における窓枠 14 の前部 14a と下げられたウインドウガラス 13 との隙間から吸い出された車室内の空気が、車両走行で流れる車両外部の空気とともに車両 10 の後方に流れて、後部ドア 16 における窓枠 18 と僅かに下げられたウインドウガラス 17 との隙間から再び車室内に侵入することを防止することができる。また前部ドア用サイドバイザーカバーのカバー取付部 32、シール部 33 及び後部ドア用サイドバイザーカバーのカバー取付部 112、シール部 113 を車体の色調にあわせて着色又はメッキすることにより、車両 10 の美観を向上させることができる。

#### 【0015】

請求項 7 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、カバー取付部 32 の上縁にカバー取付部 32 全長にわたって取付部単独で（図示せず）又は図 1 に示すように車両用サイドバイザー 21 とともに雨受け溝 32a が形成された車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 7 に記載された車両用サイドバイザーカバーでは、雨天時にサイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 に降った雨を雨受け溝 32a が確実に受け止める。従って、サイドバイザーに降った雨がカバー取付部 32 を越えて更にシール部 33 を伝い、下げられたウインドウガラス 13 と窓枠 14 の隙間から車室内に滴下することを請求項 5 に記載の車両用サイドバイザーカバーと比べてより確実に防止することができる。

#### 【0016】

請求項 8 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、図 1 に示すように、カバー取付部 32 にランプ 36 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられた車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 8 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、サイドバイザー 21 に取付けるだけの比較的簡単な作業でランプ 36 を車両 10 の側部に容易に取付けることができる。そして、このランプ 36 を車幅灯に電氣的に接続すれば、夜間走行時に車両の外側部に位置するランプ 36 が点灯し、対向車の運転者又は道路を歩行する第三者は車両 10 の全体の幅方向における大きさを認識でき、その車両 10 との接触等を有効に回避して十分な安全を図ることができる。

一方、このランプ 36 を方向指示器に電氣的に接続すれば、比較的高い位置で点滅するランプ 36 により、車両の側方からその車両に接近する車両の運転者又はその車両の側方を歩行する第三者は、その車両 10 の進行方向が変わることを容易に認識することができる。

#### 【0017】

請求項 9 に係る発明は、請求項 4 に係る発明であって、図 9 及び図 10 に示すように、車両用サイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 の後部外面に取付け可能に構成された水平後部カバー 66 と第 1 水平部 23 の上部外面に取付け可能に構成された水平上部カバー 67



と車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の上部外面に取付け可能に構成された傾斜上部カバー 68 とがカバー取付部 62 に一体的に形成され、カバー取付部 62、水平後部カバー 66、水平上部カバー 67 又は傾斜上部カバー 68 のいずれかにランプ 36 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられた車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 9 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、ランプ 36 を取付ける位置の自由度を向上させることができる。また、カバー取付部 62、シール部 63、水平後部カバー 66、水平上部カバー 67 及び傾斜上部カバー 68 を車体の色調にあわせて着色又はメッキすることにより、車両 10 の美観を向上させることができる。

#### 【0018】

請求項 10 に係る発明は、請求項 9 に係る発明であって、図 9 に示すように、ランプ 36 に電力を供給するリード線 69 が水平上部カバー 67 又は傾斜上部カバー 68 のいずれか一方又は双方の内面に配索される車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 10 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、リード線 69 が水平上部カバー 67 又は傾斜上部カバー 68 のいずれか一方又は双方により覆われるので、そのリード線 69 が車両 10 の外部に現れることを防止して、その車両 10 の美観を向上させることができる。

請求項 11 に係る発明は、請求項 6 に係る発明であって、図 10 に示すように、車両用サイドバイザー 121 の第 2 水平部 122 の外面に取付け可能に構成された水平カバー 137 がカバー取付部 132 に一体的に形成され、カバー取付部 132 又は水平カバー 137 にランプ 116 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられた車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 11 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、後部ドア 16 における外部にまでランプ 116 を取付けることができる。また、カバー取付部 132、シール部 133 及び水平カバー 137 を車体の色調にあわせて着色又はメッキすることにより、車両 10 の美観を向上させることができる。

#### 【0019】

請求項 12 に係る発明は、請求項 11 に係る発明であって、ランプ 116 に電力を供給するリード線が水平カバー 137 又はカバー取付部 132 のいずれか一方又は双方の内面に配索される車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 12 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、後部ドア 16 の外部に設けられたランプ 116 におけるリード線を水平カバー 137 又はカバー取付部 132 のいずれか一方又は双方が覆うので、そのリード線が車両 10 の外部に現れることを防止して、その車両 10 の美観を向上させることができる。

請求項 13 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、図 17 に示すように、シール部 83 に下方を照らすランプ 36 が取付けられた車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 13 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、ランプ 36 を例えば室内灯に電氣的に接続すれば、ランプ 36 が車両 10 に乗り降りする運転者又は他の乗員の足元を照らし、照明が十分でない場所であっても、運転者又は他の乗員が安全に乗降することができる。

#### 【0020】

請求項 14 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、図 17 に示すように、車両用サイドバイザー 21 の下端にカバー取付部 82 とともに挟み込まれる補強用挟持片 86 がカバー取付部 82 の下縁又はシール部 83 に一体的に設けられた車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 14 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、シール部 83 に取付けられた補強用挟持片 86 が、カバー取付部 82 とともに車両用サイドバイザー 21 の下端を挟みつけるので、サイドバイザーカバー 81 の車両用サイドバイザー 21 に対する取付強度を向上させることができる。

請求項 15 に係る発明は、請求項 1 に係る発明であって、図 22 に示すように、カバー取付部 92 がサイドバイザー 21 の下端に嵌合可能な断面 U 字状のクリップ 96 にネジ止

めして取付けられる車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 15 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、サイドバイザー 21 の下端に嵌合するクリップ 96 により、サイドバイザーカバー 91 の車両用サイドバイザー 21 に対する取付強度を向上させることができる。

#### 【0021】

請求項 16 に係る発明は、請求項 4 に係る発明であって、図 14～図 16 に示すように、車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の下部外面にその下縁に沿ってフラップ 76 がカバー取付部 72 の前端に連続して形成され、フラップ 76 は、その全体が第 1 傾斜部 22 とほぼ同一の平面をなす第 1 位置とその下端が第 1 傾斜部 22 との間隔を広げる第 2 位置とのいずれかに選択的に変化可能に構成された車両用サイドバイザーカバーである。

この請求項 16 に係る車両用サイドバイザーカバーでは、フラップを図 16 に示す第 2 位置に変化させると第 1 傾斜部との間隔は広がる。これにより第 1 バイザー本体 22b 近傍の空気が車両の外側に湾曲して案内され、車室内の空気に対する負圧がフラップ 76 を広げない場合と比較して更に高まり、車室内の空気を前部 14a と下げられたウインドウガラス 13 との隙間からより効率よく吸い出すことができる。

#### 【発明の効果】

#### 【0022】

本発明の車両用サイドバイザーカバーは、車両用サイドバイザーに取付けるものである。従来から用いられているサイドバイザーを有効に利用することができる。また、サイドバイザーの外面に取付け可能に構成されサイドバイザーの下縁に沿う下縁を有するカバー取付部と、そのカバー取付部の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドアの上昇状態のウインドウガラスに臨む板状のシール部と、シール部の内端縁に取付けられドアの上昇状態のウインドウガラスの外面に接触するように形成された弾性材とを備えたので、シール部がサイドバイザーを下方から覆い、ウインドウガラスの外部を伝わる空気流がこの隙間を通して再び車室内に侵入することを有効に防止することができる。そして、サイドバイザーの外面にカバー取付部を取付けるので、カバー取付部の取付位置を上下方向に適宜選択することによりその下縁に外端縁が一体的に接続して形成されたシール部の上下位置を調整することができ、従来に比較してサイドウインドウガラスの下げられる量は増加し、十分な換気を得ることが可能になる。

#### 【0023】

ここで、シール部が、カバー取付部の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドアの上昇状態のウインドウガラスに臨む第 1 シール板と、第 1 シール板に重合して車幅方向に移動可能に第 1 シール板に取付けられ内端縁に弾性材が取付けられる第 2 シール板とを備えれば、サイドウインドウガラスとサイドバイザーとの隙間に応じて第 2 シール板を車幅方向に移動させることによりシール部の幅を調整することが可能になる。このため、その隙間にシール部の幅を合わせることでその隙間を確実に塞ぐことができ、ウインドウガラスの外部を伝わる空気流の車室内に侵入することを有効に防止することができる。

#### 【0024】

一方、シール部を、ドアの上昇状態のウインドウガラスに近づくに従って下方に向いかつウインドウガラスに近づくように湾曲して形成すれば、シール部の内端縁が外端縁に比較して低位置となり、弾性体をサイドウインドウガラスに接触させた状態でそのウインドウガラスの下げる量を増加させることができ、空気を排出するために比較的広い隙間を確保することが可能になる。また、窓枠の前部傾斜部とウインドウガラスとの隙間から排出された空気はウインドウガラスに沿って螺旋を描きながらシール部の近傍を後方に流れるけれども、シール部がウインドウガラスに近づくに従って下方に向うように湾曲して形成されているので、螺旋を描く空気流はその湾曲面に沿って速やかに後方に流れ、螺旋を描く空気流の流れが阻害されることに起因する風切り音の発生を防止することができる。

#### 【0025】

また、ランプを車両の外部から視認可能に取付ければ、本発明の車両用サイドバイザーカバーをサイドバイザーに取付けるだけの比較的簡単な作業でそのランプを車両の側部に容易に取付けることができる。そして、このランプを車幅灯に電氣的に接続すれば、夜間走行時に車両の外側部に位置するランプが点灯し、対向車の運転者又は道路を歩行する第三者は車両の全体の幅方向における大きさを認識でき、その車両との接触等を有効に回避して十分な安全を図ることができる。一方、このランプを方向指示器に電氣的に接続すれば、比較的高い位置で点滅するランプにより、その車両が進行方向を変えることを認識することができる。更に、シール部に下方を照らすランプを取付け、そのランプを例えば室内灯に電氣的に接続すれば、ランプが車両に乗り降りする運転者又は他の乗員の足元を照らし、照明が十分でない場所であっても、運転者又は他の乗員が安全に乗降することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0026】

次に本発明を実施するための最良の形態を図面に基づいて説明する。

図8に示すように、車両10の側面には前部ドア11と後部ドア16が設けられ、ボディ12形成されたドア開口部12dをそれぞれが開閉するように構成される。前部ドア11及び後部ドア16の上部には窓用開口部11a, 16aがそれぞれ形成され、それらの窓用開口部11a, 16aにはサイドウインドウガラス13, 17がそれぞれ装着される。窓用開口部11a, 16aは窓枠14, 18によりそれぞれ形成され、図示しないが前部ドア11及び後部ドア16の下部にはそれぞれ窓ガラス昇降装置が内蔵される。この図示しない窓ガラス昇降装置はウインドウガラス13, 17を上方に移動させることにより窓用開口部11a, 16aをそれぞれのウインドウガラス13, 17で閉止し、ウインドウガラス13, 17を下方に移動してそれらを前部ドア11及び後部ドア16の下部に収納することによりそれぞれの窓用開口部11a, 16aを開放するように構成される。ここで、符号12aは前部ドア11に設けられたサイドミラーである。

【0027】

前部ドア11及び後部ドア16の断面構造はほぼ同一であり、前部ドア11を代表して説明すると、図1及び図3に示すように、窓枠14の内周縁には一点鎖線で示す上昇したウインドウガラス13の先端が侵入する窓用ウエザストリップ15が装着され、ドア開口部12dの周縁には全周にわたって開口部用ウエザストリップ12bが装着される。この開口部用ウエザストリップ12bは前部ドア11を閉じた状態で先端が当接して車室を密閉するようになっている。図8に戻って、前部ドア11の窓枠14には前部ドア用の車両用サイドバイザー21が取付けられ、後部ドア16の窓枠18には後部ドア用の車両用サイドバイザー121が取付けられる。本発明のサイドバイザーカバーはこれらのサイドバイザー21, 121に取り付けられるものである。

【0028】

図8に示すように、前部ドア11の窓枠14は傾斜した前部14aと水平な上部14bとを有し、この窓枠14に車両用サイドバイザーが取付けられる。この車両用サイドバイザー21は、窓枠14の前部14aを車両の外部から覆う第1傾斜部22と、窓枠14の上部14bを車両の外部から覆う第1水平部23とが一体的に形成される。図3に示すように、第1傾斜部22は前部14aに取付けられる第1フランジ部22aと、この第1フランジ部22aの下端に連続して形成された第1バイザー本体22bとを備える。この第1バイザー本体22bは第1フランジ部22aと一体的に形成され、窓枠14の前部14aから外方に湾曲して下方に延び下端がドアの上昇状態のウインドウガラス13の外面と所定の間隔を有するように形成される。

【0029】

一方、図1に示すように、第1水平部23は上部14bに取付けられる第2フランジ部23aと、このフランジ部23aの下端に連続して形成された第2バイザー本体23bとを備える。この第2バイザー本体23bは、第2フランジ部23aと一体的に形成され、窓枠14の上部14bから外方に湾曲して下方に延びるように形成され、第2バイザー本

体 23b の後端部は閉塞される。図 1 及び図 3 に示すように、第 1 フランジ部 22a 及び第 2 フランジ部 23a は前部 14a 及び上部 14b に相応して形成され、この第 1 及び第 2 フランジ部 22a、23a を両面粘着テープ 19 を介して窓枠 14 の前部 14a 及び上部 14b に接着することによりサイドバイザー 21 を窓枠 14 に取付けるようになってい

### 【0030】

#### <第 1 の実施の形態>

図 1、図 4 及び図 8 に第 1 の実施の形態における車両用サイドバイザーカバー 31 を示す。この車両用サイドバイザーカバー 31 は、車両用前部ドア 11 の窓枠に沿って設けられた車両用サイドバイザー 21 に取付けられ、サイドバイザー 21 の外面に取付け可能に構成されサイドバイザー 21 の下縁に沿う下縁を有するカバー取付部 32 と、そのカバー取付部 32 の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁が車両の前部ドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に臨む板状のシール部 33 と、そのシール部 33 の内端縁に取付けられ前部ドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 の外面に接触するように形成された弾性材 34 とを備える。

### 【0031】

カバー取付部 32 とシール部 33 は無色又は有色の透明樹脂を成形することにより一体的に形成される。この実施の形態では、サイドバイザー 21 が第 1 傾斜部 22 と第 1 水平部 23 を備えるので、このサイドバイザー 21 に取付けられるサイドバイザーカバー 31 のカバー取付部 32 は、サイドバイザー 21 における第 1 水平部 23 の下部外面に取付け可能に構成される。そして、図 4 に示すように、カバー取付部 32 の上縁は、車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の下縁になめらかに連続するように緩やかなカーブを描くように形成される。一方、図 1 に示すように、カバー取付部 32 の上縁にはカバー取付部 32 の全長にわたってこの取付部 32 単独で又は車両用サイドバイザー 21 とともに雨受け溝 32a が形成される。

### 【0032】

また、カバー取付部 32 にはランプ 36 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられる。図 1 及び図 2 に示すように、この実施の形態におけるランプ 36 はカバー取付部 32 の後部に形成された貫通孔 32c に取付けられた透光性のランプカバー 37 と、ランプカバー 37 に覆われかつランプカバー 37 に取外し可能に取付けられた灯体 38 とを有する。図に示す貫通孔 32c は車両 10 の前後方向に延びる横長に形成され、ランプカバー 37 は透光性の樹脂を成形加工することにより作られる。ランプカバー 37 は、灯体 38 を前面から覆いかつ貫通孔 32c に挿入された状態でカバー取付部 32 の表面から膨出するように湾曲して形成された湾曲部 37b と、その湾曲部 37b の全周囲に連続して形成され貫通孔 32c の孔縁におけるカバー取付部 32 に対向するフランジ部 37c とを有する。この湾曲部 37b 及びフランジ部 37c からなるランプカバー 37 は、横長の貫通孔 32c に相応して細長く形成される。

### 【0033】

一方、図 1 及び図 2 に示す灯体 38 は、複数の LED (発光ダイオード) 38a を基板 38b に直線状に配設したものが使用される。基板 38b の周囲とランプカバー 37 の周囲は接着されて灯体 38 が構成され、ランプカバー 37 のフランジ部 37c をカバー取付部 32 の貫通孔 32c 周囲に接着することにより灯体 38 はカバー取付部 32 に取付けられる。なお、図示しないが、カバー取付部 32 の貫通孔 32c 周囲には表側からこの貫通孔 32c を包囲するように金属箔が貼付され、貫通孔 32c 周囲のカバー取付部 32 の裏側における基板 38b 等をその表側から覆うことにより灯体 38 周囲の美観を向上させるように構成される。

### 【0034】

図 1 に示すように、カバー取付部 32 は両面粘着テープ 39 を介してサイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 における下部外面に接着されて取付けられる、このカバー取付部 32 の下縁に外端縁が一体的に接続して形成されたシール部 33 は、ドア 11 の上昇状態のウ

インドウガラス 13 に近づくに従って下方に向いかつそのウインドウガラス 13 に近づくように湾曲して形成される。このシール部 33 の内端縁に取付けられた弾性体 34 は、例えば合成ゴム等により作られて図 1 の一点鎖線で示すように上昇したウインドウガラス 13 外面に接触可能に形成される。

#### 【0035】

このように構成された車両用サイドバイザーカバー 31 では、車両 10 が走行することにより車両 10 外部の空気が車両 10 後方に流れる。車両 10 の運転者が車室内を換気するため、サイドウインドウガラス 13 を若干下げると、サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 における第 1 バイザー本体 22b 近傍の空気が車室内の空気に対して負圧となり、車室内の空気が前部 14a と下げられたウインドウガラス 13 との隙間から効率よく吸い出される。この隙間から吸い出された車室内の空気は車両走行で流れる車両外部の空気とともに車両 10 の後方に流れる。そして、車室内から前部 14a とウインドウガラス 13 との間に生じる隙間を介して吸い出された空気はウインドウガラス 13 の外部を伝って上方に流れるけれども、サイドバイザー 21 の水平部 23 には本発明のサイドバイザーカバー 31 が取付けられ、そのシール部 33 が第 2 バイザー本体 23b を下方から覆い、シール部 33 の内端縁に取付けられた弾性体 34 がウインドウガラス 13 に当接して窓枠の上部 14b とウインドウガラス 13 との間に生じる隙間を塞ぐ。このため、既にドア 11 に取付けられているサイドバイザー 21 を有効に利用しつつ、ウインドウガラス 13 の外部を伝わる空気流がこの隙間を通して再び車室内に侵入することを有効に防止することができる。またこのシール部 33 がウインドウガラス 13 の外面にこの弾性体 34 を介して接触することにより車両走行時における振動音を軽減するとともに、サイドバイザー 21 とウインドウガラス 13 の隙間からの不要な水しぶき等の侵入を防止する。

#### 【0036】

そして、本発明のサイドバイザーカバー 31 では、サイドバイザー 21 の外面にカバー取付部 32 を接着するので、カバー取付部 32 の接着位置を上下方向に適宜選択することによりその下縁に外端縁が一体的に接続して形成されたシール部 33 の上下位置を調整することができる。従って、図 25 に示すサイドバイザー 2 の下縁より上方に設けた従来の突出片 2a に比較して、シール部 33 の内端縁は下方に位置し、サイドウインドウガラス 13 をその従来品よりも十分に下げることができる。よって、実際に空気が排出される窓枠 14 の前部傾斜部 14a に実際に空気を排出するために比較的広い隙間を確保することができる、十分な換気を得ることが可能になる。

#### 【0037】

特にこの実施の形態では、シール部 33 がドアの上昇状態のウインドウガラス 13 に近づくに従って下方に向いかつウインドウガラス 13 に近づくように湾曲して形成されているので、シール部 33 の内端縁が外端縁に比較して低位置となり、弾性体 34 をサイドウインドウガラス 13 に接触させた状態でそのウインドウガラス 13 の下げる量を増加させることができ、空気を排出するために比較的広い隙間を確保することが可能になる。また、窓枠 14 の前部傾斜部 14a とウインドウガラス 13 との隙間から排出された空気はウインドウガラス 13 に沿って螺旋を描きながらシール部 33 の近傍を後方に流れることになるけれども、シール部 33 がウインドウガラス 13 に近づくに従って下方に向うように湾曲して形成されているので、螺旋を描く空気流はその湾曲面に沿って速やかに後方に流れ、螺旋を描く空気流の流れが阻害されることに起因する風切り音の発生を防止することができる。

#### 【0038】

一方、車両用サイドバイザーカバー 31 におけるカバー取付部 32 の上縁は、車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の下縁になめらかに連続するように形成されているので、雨天時にサイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 に降った雨は、カバー取付部 32 の上縁に沿って車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の下縁に案内され、その第 1 傾斜部 22 の下縁に沿って流れる。従って、サイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 に降った雨が、カバー取付部 32 を越えて更にシール部 33 を伝うことはない。このため下げられた

ウインドウガラス 13 と窓枠 14 の隙間からその雨水が車室内に滴下することを防止することができる。特にこの実施の形態では、カバー取付部 32 の上縁にカバー取付部 32 全長にわたって雨受け溝 32a を形成しているのので、下げられたウインドウガラス 13 と窓枠 14 の隙間から雨水が車室内に滴下することを効果的に防止することができる。

#### 【0039】

なお、上述した第 1 の実施の形態では、ランプ 36 がカバー取付部 32 の後部に取付けられる例を示したが、ランプ 36 は必ずしも取付ける必要はなく、取付ける場合であっても、図 5 に示すようにランプ 36 はカバー取付部 32 の中央部に取付けても良く、図 6 に示すようにランプ 36 はカバー取付部 32 の前部に取付けても良い。

また、上述した実施の形態では、カバー取付部 32 が両面粘着テープ 39 を介してサイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 における下部外面に接着されて取付けられる例を示したが、カバー取付部 32 は接着剤によりサイドバイザー 21 に接着して取付けても良く、カバー取付部 32 はねじ手段によりサイドバイザー 21 の下部外面に取付けても良い。また、カバー取付部 32 はサイドバイザー 21 の下部外面に溶着することにより取付けても良く、取付け用の特別の金具を用いてサイドバイザー 21 の下部外面に取付けても良い。

#### 【0040】

##### <第 2 の実施の形態>

図 9 ～図 11 に本発明の第 2 の実施の形態を示す。図面中上述した実施の形態と同一符号は同一部品を示し繰り返しての説明を省略する。

この第 2 の実施の形態における車両用サイドバイザーカバー 61 は、車両用サイドバイザー 21 の第 1 水平部 23 の後部外面に取付け可能に構成された水平後部カバー 66 と、第 1 水平部 23 の上部外面に取付け可能に構成された水平上部カバー 67 と、車両用サイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 の上部外面に取付け可能に構成された傾斜上部カバー 68 とがカバー取付部 62 に一体的に形成される。カバー取付部 62 の下縁にはシール部 63 の外端縁が一体的に接続して形成され、その内端縁はドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に臨むように構成される。そして、シール部 63 の内端縁にはドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 の外面に接触するように形成された弾性材 63 が取付けられる。

#### 【0041】

水平後部カバー 66 にはランプ 36 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられる。ここで取付けられるランプ 36 は上述した実施の形態におけるランプ 36 と同一であるので繰り返しての説明を省略する。このランプ 36 に電力を供給するリード線 69 は水平上部カバー 67 及び傾斜上部カバー 68 の双方に配索される。

具体的に説明すると、このランプ 36 の複数の LED 38a には被覆リード線 69 の一端が電氣的に接続される。一方、車両用サイドバイザーカバー 61 の水平上部カバー 67 及び傾斜上部カバー 68 にはサイドバイザー 21 に対向して長手方向に連続した凹溝 67a (図 9 に水平上部カバーに形成された凹部のみ示す) が形成され、この凹溝 67a にその被覆リード線 69 が配線される。一端がランプ 36 に電氣的に接続されて凹溝 67a に配線されたリード線 69 の他端は、図 11 に示すように傾斜上部カバー 68 の前端から突出するように構成される。図 9 に示すように、被覆リード線 69 が凹溝 67a に配線された水平上部カバー 67 と傾斜上部カバー 68 には両面粘着テープ 39 が貼り付けられ、この両面粘着テープ 39 は水平後部カバー 66 とカバー取付部 62 にも貼り付けられる。そしてサイドバイザーカバー 61 は、この両面粘着テープ 39 を介してサイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 及び第 1 水平部 23 における外面にそれぞれ接着される。

#### 【0042】

このようにランプ 36 を備えるサイドバイザーカバー 61 がサイドバイザー 21 に取付けられた状態では、水平上部カバー 67 と傾斜上部カバー 68 により被覆リード線 69 が覆われるので、そのリード線 69 が車両 10 の外部に現れることはなく、その車両 10 の美観は向上する。この実施の形態では、被覆リード線 69 の他端が車両 10 の車幅灯と電氣的に接続される。即ち、被覆リード線 69 の他端は、ドアミラー 12a が取付けられた

部分からそのドアミラー 12 a の内部に配線され、ドアミラー 12 a 内部の図示しない電動モータを駆動するワイヤハーネスとともに車両 10 内部に配線され、車両 10 の車幅灯へ電力を供給するリード線に接続される。これにより電力が供給されて車幅灯が点灯すると同時にその被覆リード線 69 を介して灯体 38 にも電力が供給され、灯体 38 の LED 38 a が点灯するように構成される。

#### 【0043】

このように被覆リード線 69 を配線して車両用サイドバイザーカバー 61 をサイドバイザー 21 に取付けた車両 10 では、上述した実施の形態と同様に、サイドバイザー 21 を有効に利用し、ウインドウガラス 13 の外部を伝わる空気流の車室内に侵入することを防止しつつ、十分な換気が可能になる。

また、夜間走行時に車両 10 の運転者が前照灯とともに車幅灯を点灯させると、その車幅灯に電氣的接続されたランプ 36 が点灯する。このランプ 36 はランプカバー 37 を有するので、このランプ 36 が点灯することにより対向車の運転者又は道路を歩行する第三者はそのランプ 36 の点灯により、車両 10 の全体の幅方向における大きさを認識でき、その車両 10 との接触等を有効に回避して十分な安全を図ることができる。

なお、上述した実施の形態では、ランプ 36 が水平後部カバー 66 に取付けられる例を示したが、ランプ 36 はカバー取付部 62 に取付けても良い。また、このランプ 36 は図 12 に示すように水平上部カバー 67 に取付けても良く、このランプ 36 は図 13 に示すように傾斜上部カバー 68 に取付けても良い。ここで、ランプ 36 が傾斜上部カバー 68 に取付けられる場合には、このランプ 36 に電力を供給するリード線 69 は傾斜上部カバー 68 に配線される。

#### 【0044】

##### <第3の実施の形態>

図 14～図 16 に本発明の第3の実施の形態を示す。図面中上述した実施の形態と同一符号は同一部品を示し繰り返しての説明を省略する。

この第3の実施の形態における車両用サイドバイザーカバー 71 は、車両用サイドバイザー 21 の第1傾斜部 22 の下部外面にその第1傾斜部 22 の下縁に沿ってフラップ 76 がカバー取付部 72 の前端に連続して形成される。カバー取付部 72 はサイドバイザー 21 の第1水平部 23 の下部外面に取付け可能に構成され、そのカバー取付部 72 の下縁にはシール部 73 の外端縁が一体的に接続して形成される。シール部 73 の内端縁はドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に臨み、シール部 73 の内端縁にはウインドウガラス 13 の外面に接触するように形成された弾性材 74 が設けられる。

#### 【0045】

カバー取付部 72 に連続して形成されたフラップ 76 は、取付部材 77 を介して第1傾斜部 22 の下縁に沿うように取付けられる。具体的に説明すると、取付部材 77 はカバー取付部 72 の前端に連続して形成されサイドバイザー 21 の第1傾斜部 22 に接着される基板 77 a と、この基板 77 a に突設され先端外形が半円状に形成された枢支片 77 b とを有し、フラップ 76 はこの枢支片 77 b に前端が枢支される。枢支片 77 b の半円状の先端外周には、図 15 に示すようにフラップ 76 が第1傾斜部 22 とほぼ同一の平面をなす第1位置に相応する第1凹部 77 c と、図 16 に示すように第1傾斜部 22 との間隔を広げる第2位置に対応する第2凹部 77 d が形成される。フラップ 76 にはフラップ 76 の第1位置で第1凹部 77 c に係止しフラップ 76 の第2位置で第2凹部 77 d に係止する係止片 76 a が形成され、この係止片 76 a が第1又は第2凹部 77 c, 77 d のいずれか一方に選択的に係止することにより、このフラップ 76 は第1位置と第2位置とのいずれかに選択的に変換可能に構成される。

#### 【0046】

このように構成された車両用サイドバイザーカバー 71 では、車両 10 の運転者が車室内を換気するため、サイドウインドウガラス 13 を若干下げると、サイドバイザー 21 の第1傾斜部 22 における第1バイザー本体 22 b 近傍の空気が車室内の空気に対して負圧となり、車室内の空気が前部 14 a と下げられたウインドウガラス 13 との隙間から吸い

出され、車両外部の空気とともに車両 10 の後方に流れる。この吸い出される空気量はサイドバイザー 21 の第 1 傾斜部 22 とサイドウインドウガラス 13 との隙間に比例するので、この隙間が十分である場合にはフラップ 76 を図 15 に示す第 1 位置に変化させる。一方、この隙間が比較的狭いサイドバイザーでは、フラップが第 1 位置では十分な換気が期待できないので、このフラップを図 16 に示す第 2 位置に変化させて、第 1 傾斜部との間隔を広げる。これにより第 1 バイザー本体 22 b 近傍の空気が車両の外側に湾曲して案内され、車室内の空気に対して更に負圧となり、車室内の空気を前部 14 a と下げられたウインドウガラス 13 との隙間から十分に吸い出すことができる。従って、本発明のサイドバイザーカバー 71 では第 1 傾斜部 22 とウインドウガラス 13 との間隔が比較的狭いサイドバイザー 21 に取付けることにより十分な換気を確保することが可能になる。

#### 【0047】

##### <第 4 の実施の形態>

図 17 及び図 18 に本発明の第 4 の実施の形態を示す。図面中上述した実施の形態と同一符号は同一部品を示し繰り返しての説明を省略する。

この実施の形態における車両用サイドバイザーカバー 81 は、車両用サイドバイザー 21 の下端にカバー取付部 82 とともに挟み込まれる補強用挟持片 86 がシール部 83 に一体的に設けられる。この実施の形態における補強用挟持片 86 は鋼板を断面 L 字状に折り曲げることにより作られ、ねじ手段 87 によりシール部 83 に車幅方向に移動可能に取付けられる。カバー取付部 82 はサイドバイザー 21 の外面に両面粘着テープ 19 により接着され、そのサイドバイザー 21 の下縁に沿う下縁を有する。シール部 83 はカバー取付部 82 の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に臨むように形成される。シール部 83 に取付けられた補強用挟持片 86 は、カバー取付部 82 とともに車両用サイドバイザー 21 の下端を挟み、サイドバイザー 21 に対するサイドバイザーカバー 81 の取付強度を向上させる。

#### 【0048】

シール部 83 の内端縁にはドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 の外面に接触するように形成された弾性材 84 が取付けられ、更にシール部 83 にはその前方に下方を照らすランプ 36 が取付けられる。ここで取付けられるランプ 36 は上述した実施の形態にも強いられるものと同一であるので繰り返しての説明を省略する。このランプ 36 に電力を供給するリード線 69 はカバー取付部 82 及びシール部 83 の双方に配索され、車両 10 の室内灯に接続される。

#### 【0049】

このように構成された車両用サイドバイザーカバー 81 をサイドバイザー 21 に取付けた車両 10 では、運転者が車両 10 に搭乗するために又は運転席から車外に出るためにドア 11 を開放すると図示しない室内灯が点灯するとともに、その室内灯に電氣的接続されシール部 83 に取付けられたランプ 36 が点灯する。このランプ 36 はその下方を照らすようにシール部 83 に取付けられるので、車両 10 の外側からドアを開放した運転者の足元又は運転者が降りようとする車両外側を照らす。このようにランプ 36 が点灯することにより、車両 10 に乗ろうとする運転者又は運転席から車外に出ようとする運転者の足元の安全が確保される。ここで補強用挟持片 86 が、カバー取付部 82 とともに車両用サイドバイザー 21 の下端を挟み、サイドバイザーカバー 81 の取付強度を向上させているので、ドア開閉時のランプ 36 のふらつきをなくすることができる。

#### 【0050】

なお、上述した第 4 の実施の形態では、補強用挟持片 86 がシール部 83 に設けられる例を示したが、補強用挟持片 86 はカバー取付部 82 に設けても良い。

また、上述した第 4 の実施の形態では、ランプ 36 がシール部 83 の前部に取付けられる例を示したが、図 19 に示すようにランプ 36 はカシール部 83 の後部に取付けても良い。また、図 20 及び図 21 に示すように、車両用サイドバイザーカバー 81 は水平後部カバー 66 と水平上部カバー 67 と傾斜上部カバー 68 を備えるものであっても良く、この場合にも、ランプ 36 は図 20 に示すようにシール部 83 の前部に取付けても良く、こ



のランプ 36 は図 21 に示すようにシール部 83 の後部に取り付けても良い。

#### 【0051】

また、上述した第 1～第 4 の実施の形態では、カバー取付部 32, 62, 72, 82 が車両用サイドバイザー 21 の外面に両面粘着テープ 19 を介して接着される例を示したが、この接着とともにカバー取付部 32, 62, 72, 82 を車両用サイドバイザーの外面にねじ止めしても良い。この場合、図 22 に示すように、サイドバイザー 21 の下端に断面 U 字状のクリップ 96 を嵌合させ、このクリップ 96 に車両用サイドバイザーカバー 91 におけるカバー取付部 91 をねじ手段 97 を用いてねじ止めすれば、サイドバイザーカバー 91 のサイドバイザー 21 に対する取付強度を確実に向上させることができる。図 22 におけるシール部 93 は、カバー取付部 92 の下縁に外端縁が一体的に接続しているけれども、その後一旦車両外側に膨出して内端縁がドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に臨むように構成される。そして、そのシール部 93 の内端縁に上昇状態のウインドウガラス 13 の外面に接触するように形成された弾性材 94 が取付けられる。

#### 【0052】

更に、上述した第 1～第 4 の実施の形態では、シール部 33, 63, 73, 83 がドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に近づくに従って下方に向いかつウインドウガラスに近づくように湾曲して形成された例を示したが、シール部は平板状であっても良い。この場合、図 23 に示すように、第 1 シール板 33a と第 2 シール板 33b によりシール部 33 を構成しても良い。図に示す第 1 シール板 33a は、内端縁がドア 11 の上昇状態のウインドウガラス 13 に臨むようにカバー取付部 32 の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され、上面に横断面三角状の凹凸が長手方向に平行に複数本形成される。一方、第 2 シール板 33b は、その第 1 シール板 33a に上側から重合し、第 1 シール板 33a の凹凸に歯合する凹凸が下面に形成される。第 1 シール板 33a には雄ねじ 33c が挿通可能な貫通孔 33d が形成され、第 1 シール板 33a に重合する第 2 シール板 33b の貫通孔 33d に対向する部分には雄ねじ 33c が挿通可能であってかつ車幅方向に長い長孔 33e が形成される。貫通孔 33d 及び長孔 33e を貫通した雄ねじ 33c には雌ねじ 33f が螺合され、この雌ねじ 33f を弛めることにより第 2 シール板 33b は車幅方向に移動可能に第 1 シール板 33a に取付けられる。そして第 2 シール板 33b の内端縁に弾性材 34 が取付けられる。

#### 【0053】

このようなシール部 33 ではサイドウインドウガラス 13 とサイドバイザー 21 における第 2 バイザー本体 23b との隙間に応じて第 2 シール板 33b を車幅方向に移動させることによりシール部 33 の幅を調整することが可能になり、サイドウインドウガラス 13 と第 2 バイザー本体 23b との隙間にシール部 33 の幅を合わせることによりその隙間を確実に塞ぐことができる。この結果、サイドウインドウガラス 13 と第 2 バイザー本体 23b との隙間を確実に塞ぐことができ、ウインドウガラス 13 の外部を伝わる空気流の車室内に侵入することを有効に防止することができる。

#### 【0054】

##### <第 5 の実施の形態>

図 4 及び図 8 に本発明の第 5 の実施の形態を示す。図面中上述した実施の形態と同一符号は同一部品を示し繰り返しての説明を省略する。

図 8 に示すように、この実施の形態における車両用サイドバイザーカバー 111 は、前部ドア 11 の窓枠 14 に加えて更に後部ドア 16 の窓枠 18 に沿って設けられた車両用サイドバイザー 121 に取付けられる。この後部ドア 16 のサイドバイザー 121 は後部窓枠 18 のほぼ水平な上部 18a を車両の外部から覆う第 2 水平部 122 とその第 2 水平部 122 に連続して形成され後部窓枠 18 の傾斜した後部 18b を車両の外部から覆う第 2 傾斜部 123 とにより構成され、サイドバイザーカバー 111 のカバー取付部 112 が第 2 水平部 122 の下部外面に取付け可能に構成される。そして、このカバー取付部 112 の下縁に内端縁がドア 16 の上昇状態のウインドウガラス 17 に臨む板状のシール部 113 の外端縁が一体的に接続して形成され、ドア 16 の上昇状態のウインドウガラス 17 の

外面に接触するように形成された弾性材 114 がそのシール部 113 の内端縁に取付けられる。そしてカバー取付部 112 にはその後部にランプ 116 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられる。ここで取付けられるランプ 116 は上述した実施の形態に用いられたランプ 36 と同一であるので繰り返しての説明を省略する。図示しないが、このランプ 116 に電力を供給するリード線は車幅灯に接続される。

#### 【0055】

このように構成された車両用サイドバイザーカバー 111 では、前部ドア 11 における窓枠 14 の前部 14a と下げられたウインドウガラス 13 との隙間から吸い出された車室内の空気が、車両走行で流れる車両外部の空気とともに車両 10 の後方に流れて、後部ドア 16 における窓枠 18 の前部 18a と僅かに下げられたウインドウガラス 17 との隙間から再び車室内に侵入することを防止する。即ち、前部 14a とウインドウガラス 13 との間に生じる隙間を介して吸い出された空気はウインドウガラス 13 の外部を伝って上方に流れ、後部ドア 16 のウインドウガラス 17 の外面に達する。しかし、後部ドア 16 に取付けられたサイドバイザー 121 の第 2 水平部 122 には本発明のサイドバイザーカバー 111 が取付けられ、そのシール部 113 が第 2 水平部 122 を下方から覆い、シール部 113 の内端縁に取付けられた弾性体 114 がウインドウガラス 17 に当接して窓枠 18 の上部 18a とウインドウガラス 17 との間に生じる隙間を塞ぐ。このため、ウインドウガラス 17 の外部を伝わる空気流がこの隙間を通して再び車室内に侵入することはない。

#### 【0056】

なお、上述した第 5 の実施の形態では、カバー取付部 112 の後部にランプ 116 が取付けられる例を示したが、ランプ 116 は必ずしも必要なものではなく設けなくても良い。またランプ 116 を設ける場合であっても、図 5 に示すように、そのランプ 116 はカバー取付部 112 の中央に取付けても良く、図 6 に示すように、そのランプ 116 はカバー取付部 112 の前部に取付けても良い。

また、上述した実施の形態では、サイドバイザーカバー 111 のカバー取付部 112 が第 2 水平部 122 の下部外面に取付け可能に構成された例を示したが、サイドバイザーカバー 111 のカバー取付部 112 は、第 2 傾斜部 123 の下部外面に取付け可能に構成しても良い。

#### 【0057】

##### <第 6 の実施の形態>

図 10 及び図 11 に本発明の第 6 の実施の形態を示す。図面中上述した実施の形態と同一符号は同一部品を示し繰り返しての説明を省略する。

図 10 に示すように、この実施の形態における車両用サイドバイザーカバー 131 は、後部ドア 16 の窓枠 18 に沿って設けられた車両用サイドバイザー 121 に取付けられるものであって、サイドバイザーカバー 131 のカバー取付部 132 が第 2 傾斜部 123 の下部外面に取付け可能に構成される。そして、車両用サイドバイザー 121 の第 2 水平部 122 の外面に取付け可能に構成された水平カバー 137 がカバー取付部 132 に一体的に形成される。一方、このカバー取付部 132 の下縁に内端縁がドア 16 の上昇状態のウインドウガラス 17 に臨む板状のシール部 133 の外端縁が一体的に接続して形成され、ドア 16 の上昇状態のウインドウガラス 17 の外面に接触するように形成された弾性材 134 がそのシール部 113 の内端縁に取付けられる。

#### 【0058】

カバー取付部 112 にはその後部にランプ 116 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられる。ここで取付けられるランプ 116 は上述した実施の形態に用いられたランプ 36 と同一であるので繰り返しての説明を省略する。このランプ 116 に電力を供給するリード線は水平カバー 137 及びカバー取付部 132 の車両用サイドバイザー 121 に臨む内面に配線される。具体的に説明すると、水平カバー 137 及びカバー取付部 132 の車両用サイドバイザー 121 に臨む内面に長手方向に連続した凹溝が形成され、この凹溝にその被覆リード線が配線される。そしてリード線他端は水平カバー 137 の前端から突

出し、車室内に配索されて車幅灯に接続される。

【0059】

このように構成された車両用サイドバイザーカバー 131 では、前部ドア 11 における窓枠 14 の前部 14a と下げられたウインドウガラス 13 との隙間から吸い出された車室内の空気は、ウインドウガラス 13 の外部を伝って上方に流れ、後部ドア 16 のウインドウガラス 17 の外面に達する。しかし、後部ドア 16 に取付けられたサイドバイザー 121 には本発明のサイドバイザーカバー 131 が取付けられ、そのシール部 133 が第 2 傾斜部 123 を下方から覆い、シール部 133 の内端縁に取付けられた弾性体 134 がウインドウガラス 17 に当接して窓枠 18 の上部 18a とウインドウガラス 17 との間に生じる隙間を塞ぐ。このため、ウインドウガラス 17 の外部を伝わる空気流がこの隙間を通して再び車室内に侵入することを防止する。

一方、サイドバイザーカバー 131 がサイドバイザー 121 に取付けられた状態では、水平カバー 137 及びカバー取付部 132 により被覆リード線が覆われるので、そのリード線が車両 10 の外部に現れることはなく、その車両 10 の外観上の美観を向上させることができる。

【0060】

なお、上述した第 6 の実施の形態では、カバー取付部 132 の後部にランプ 116 が車両 10 の外部から視認可能に取付けられた場合を示したが、ランプ 116 は必ずしも必要なものではなく設けなくても良い。またランプ 116 を設ける場合であっても、図 12 に示すように、そのランプ 116 はカバー取付部 132 の前部に取付けても良く、図 13 に示すように、そのランプ 116 は水平カバー 137 に取付けても良い。そして、そのランプ 116 に電力を供給するリード線は、水平カバー 137 又はカバー取付部 132 のいずれか一方の内面に配索しても良い。

【0061】

また、上述した第 6 の実施の形態では、サイドバイザーカバー 131 のカバー取付部 132 が第 2 傾斜部 123 の下部外面に取付け可能に構成された例を示したが、サイドバイザーカバー 131 のカバー取付部 132 は、第 2 水平部 122 の下部外面に取付け可能に構成しても良い。

また、上述した第 5 及び第 6 の実施の形態では、カバー取付部 132 又は水平カバー 137 にランプ 116 が取付けられた場合を示したが、図 18～図 21 に示すように、ランプ 116 をカバー部 113、133 に取付けても良い。ここで、図 18 ではランプ 116 がカバー部 113 の前部に取付けられる場合を示し、図 19 ではランプがカバー部 113 の後部に取付けられる場合を示す。図 20 及び図 21 に示すサイドバイザーカバー 131 は、車両用サイドバイザー 121 の第 2 水平部 122 の外面に取付け可能に構成された水平カバー 137 がカバー取付部 132 に一体的に形成されたものであり、図 20 ではランプ 116 がカバー部 133 の前部に取付けられる場合を示し、図 21 ではランプ 116 がカバー部 133 の後部に取付けられる場合を示す。

【0062】

更に、上述した第 1～第 6 の実施の形態では、ランプカバー 37 と灯体 38 からなるランプ 36 を用いて説明したが、図 24 に示すように、ランプ 144 はカバー取付部 32 等に形成された凹部 32d にソケット 146 を取付け、このソケット 146 に取外し可能に装着された灯体 147 と、凹部 32d に離脱可能に取付けられたランプカバー 148 とを備えるようなものであっても良い。図における灯体 147 は、両端に端子 147a、147a を有する棒状の電球であって、この電球 147 が装着されるソケット 146 はその端子 147a、147a に電氣的に接続しかつその電球 147 を挟持する一対の支持板 146a、146a を有する。支持板 146a、146a にはそれぞれ端子 147a、147a が挿入する孔 146b、146b が形成され、電球 147 は支持板 146a、146a を傾動させて端子 147a、147a をそれぞれの孔 146b、146b に挿入することによりソケット 146 に取外し可能に装着される。

【0063】

ランプカバー 148 は透光性の樹脂を成形加工することにより作られ、横長の凹部 32d に相応して細長く、かつソケット 146 に装着された灯体 147 を前面から覆うように車両側方に膨出するように湾曲して形成される。ランプカバー 148 の両端には取付孔 148a, 148a がそれぞれ形成され、この取付孔 148a, 148a に対向する凹部 32d にはソケット 146 を挟むように筒状のボス 32f, 32f が一対設けられる。取付孔 148a, 148a にはタッピングネジ 149, 149 が挿入され、このネジ 149, 149 をボス 32f, 32f に螺合することによりランプカバー 148 は凹部 32d に離脱可能に取付けられ、取付状態で灯体 147 をソケット 146 とともに覆うように構成される。

【図面の簡単な説明】

【0064】

【図 1】本発明第 1 実施形態のサイドバイザーカバーを有する車両を示す図 8 の A-A 線断面図。

【図 2】そのサイドバイザーカバーにランプが取付けられる状態を示す分解斜視図。

【図 3】図 8 の B-B 線断面図。

【図 4】ランプがカバー取付部の後部に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 5】ランプがカバー取付部の中央に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 6】ランプがカバー取付部の前部に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 7】その第 1 実施形態のサイドバイザーカバーを有する車両の斜視図。

【図 8】その車両の側面図。

【図 9】本発明第 2 実施形態のサイドバイザーカバーを有する車両を示す図 10 の C-C 線断面図。

【図 10】その第 2 実施形態のサイドバイザーカバーを有する車両の側面図。

【図 11】ランプが後方に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 12】ランプが中央に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 13】ランプが前方に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 14】本発明第 3 実施形態のフラップを有するサイドバイザーカバーが取付けられたサイドバイザーを示す図。

【図 15】そのフラップが第 1 位置に位置する図 14 の D-D 線断面図。

【図 16】そのフラップが第 2 位置に位置する図 15 に対応する断面図。

【図 17】本発明第 4 実施形態のランプがシール部に設けられたサイドバイザーカバーを有する車両を示す図 18 の E-E 線断面図。

【図 18】ランプがシール部の前部に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 19】ランプがシール部の後部に取付けられたサイドバイザーカバーの側面図。

【図 20】傾斜上部カバー等を有するサイドバイザーカバーのシール部の前部にランプが取付けられた側面図。

【図 21】そのサイドバイザーカバーのシール部の後部にランプが取付けられた側面図。

【図 22】カバー取付部がクリップを介して取付けられた図 1 に対応する断面図。

【図 23】シール部が第 1 及び第 2 シール板により構成された図 1 に対応する断面図。

【図 24】別のランプの構造を示す図 2 に対応する斜視図。

【図 25】従来のサイドバイザーの断面図。

【符号の説明】

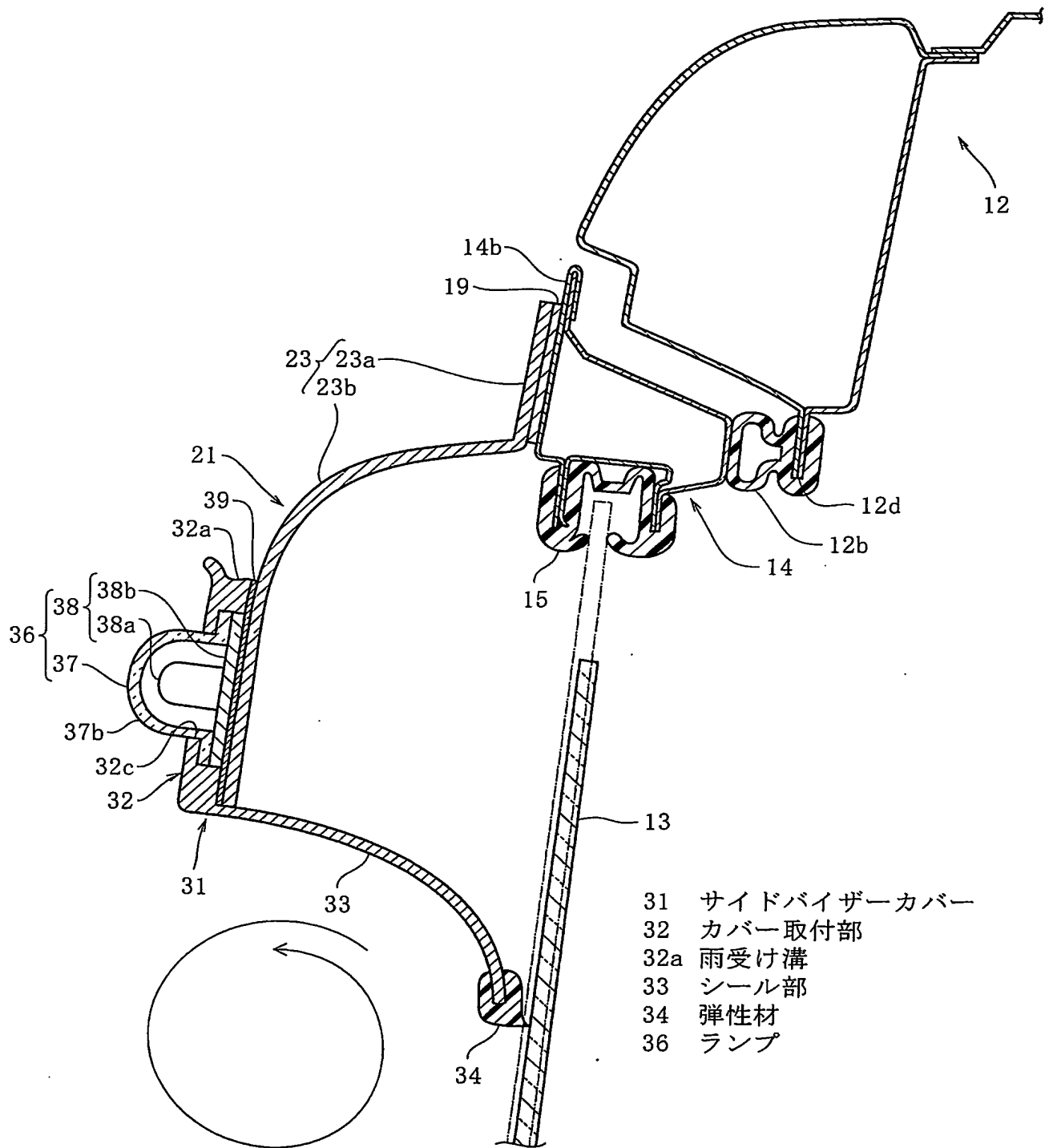
【0065】

10 車両

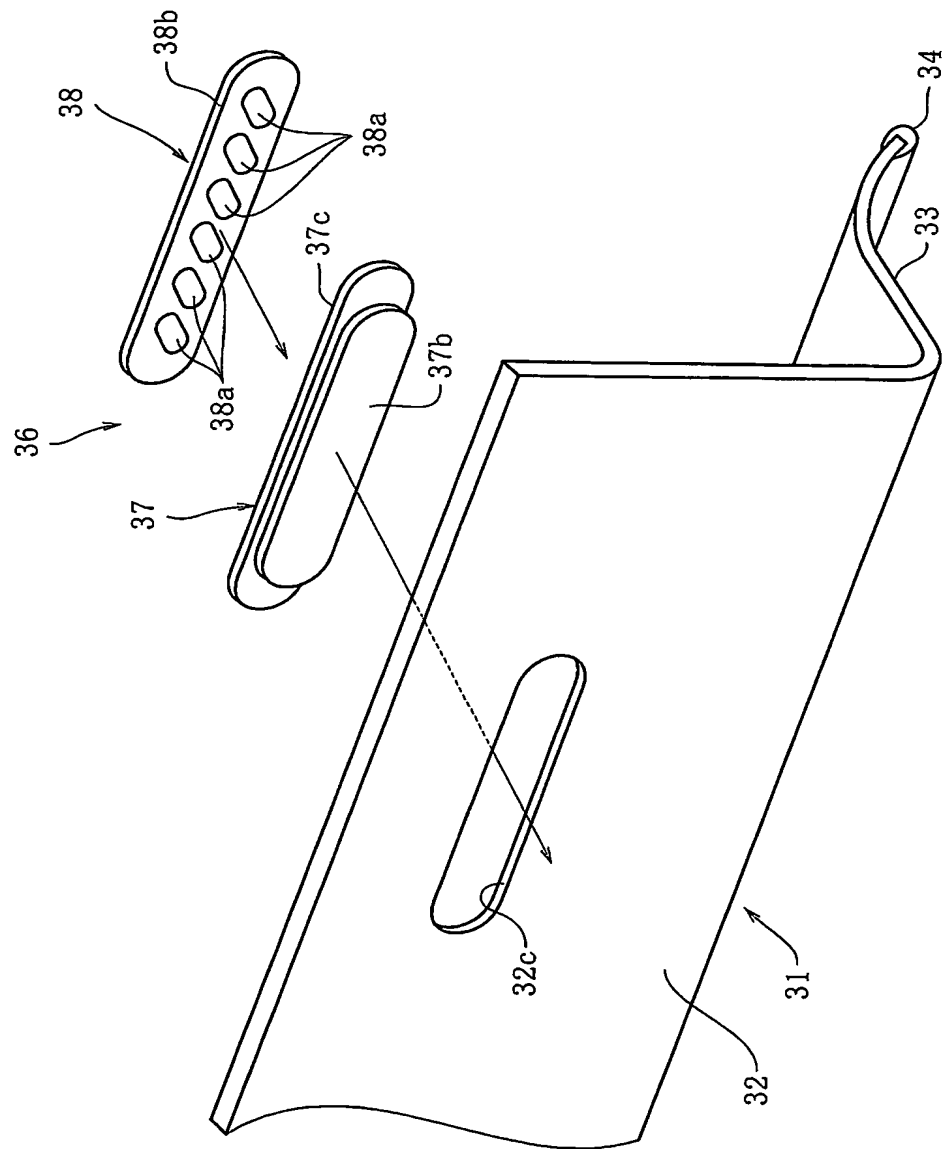
11 前部ドア（車両用ドア）

- 13, 17 ウインドウガラス
- 14 前部窓枠
- 14a 前部
- 14b 上部
- 16 後部ドア (車両用ドア)
- 18 後部窓枠
- 18a 上部
- 18b 後部
- 21 車両用サイドバイザー
- 22 第1傾斜部
- 23 第1水平部
- 31, 61, 71, 81, 91, 111, 131 サイドバイザーカバー
- 32, 62, 72, 82, 92, 112, 132 カバー取付部
- 33, 63, 73, 83, 93, 113, 133 シール部
- 34, 64, 74, 84, 94, 114, 134 弾性材
- 33a 第1シール板
- 33b 第2シール板
- 32a 雨受け溝
- 36 ランプ
- 66 水平後部カバー
- 67 水平上部カバー
- 68 傾斜上部カバー
- 69 リード線
- 86 補強用挟持片
- 96 クリップ
- 76 フラップ
- 116 ランプ
- 121 車両用サイドバイザー
- 122 第2水平部
- 123 第2傾斜部
- 137 水平カバー

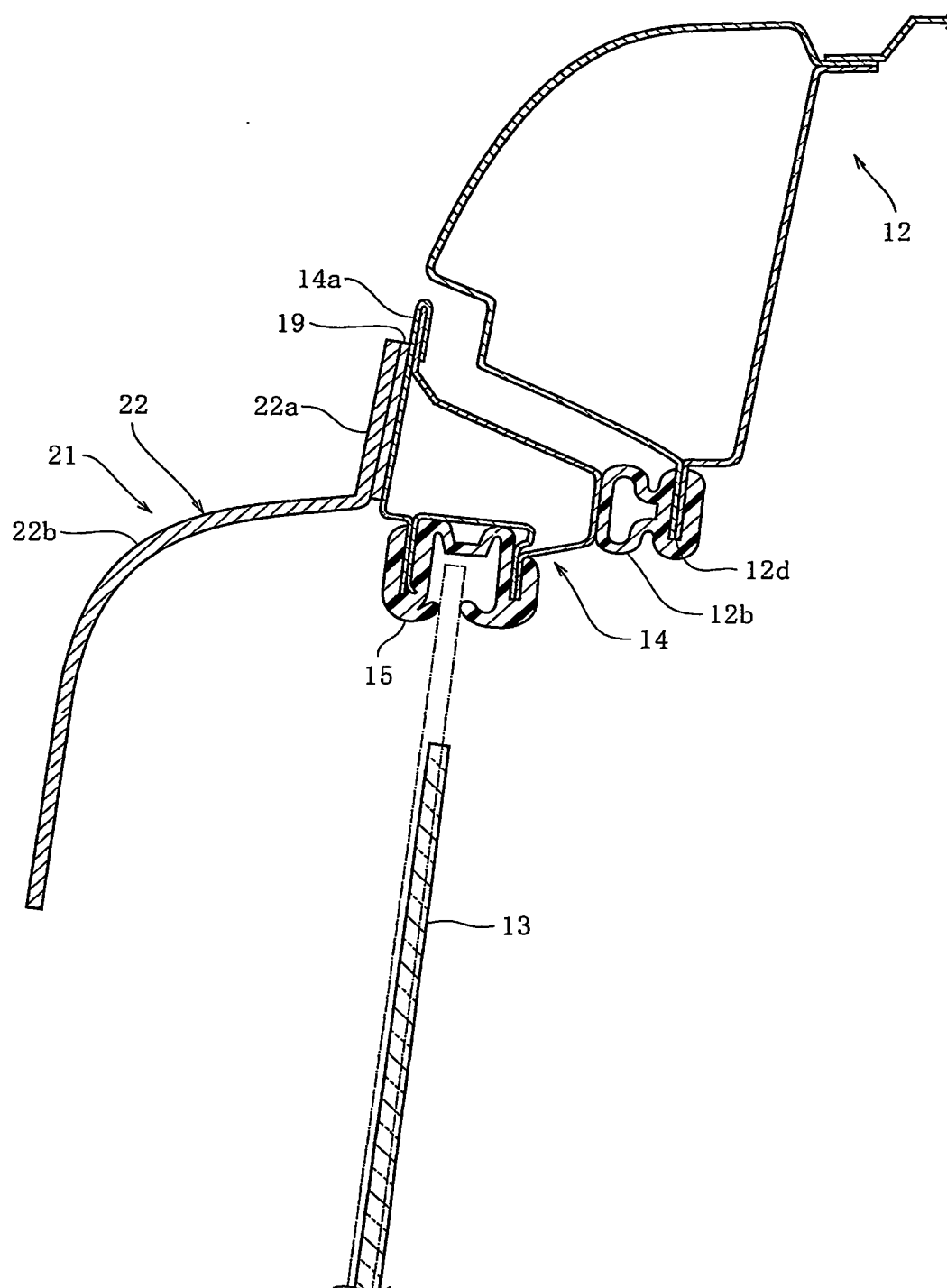
【書類名】 図面  
【図 1】



【図 2】

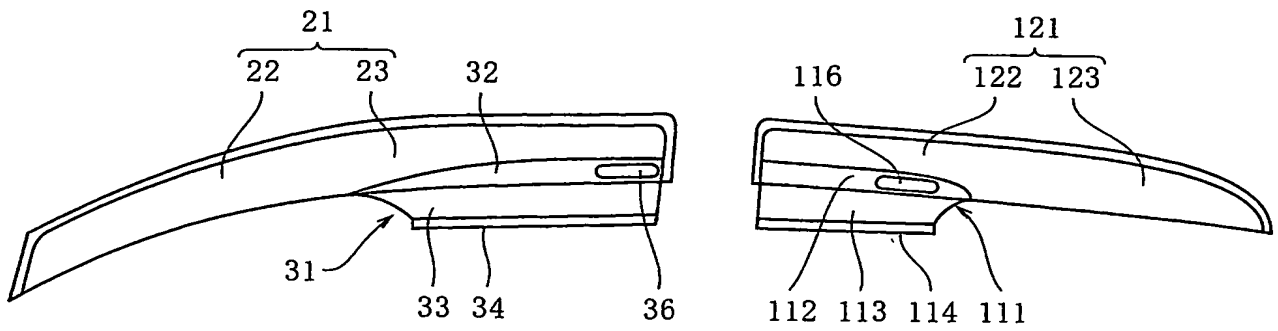


【図 3】

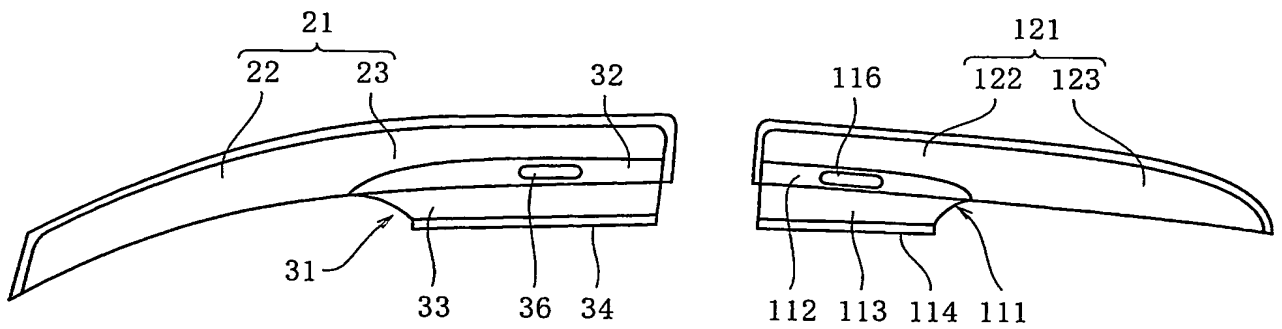




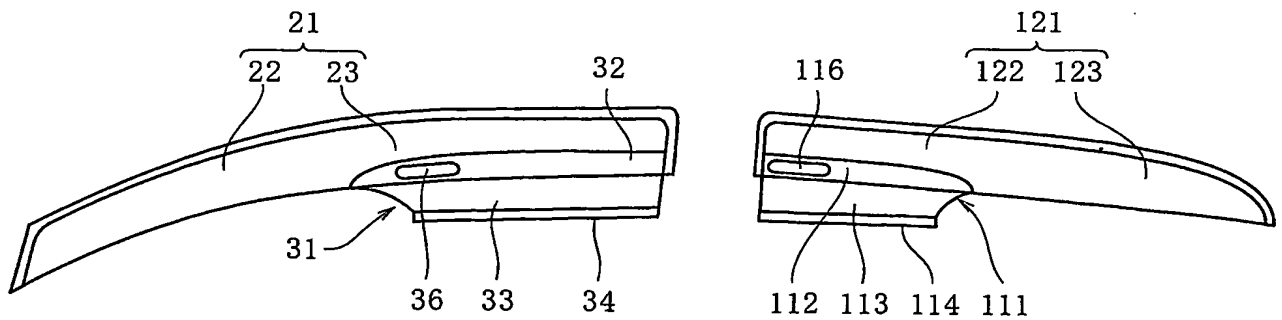
【図 4】



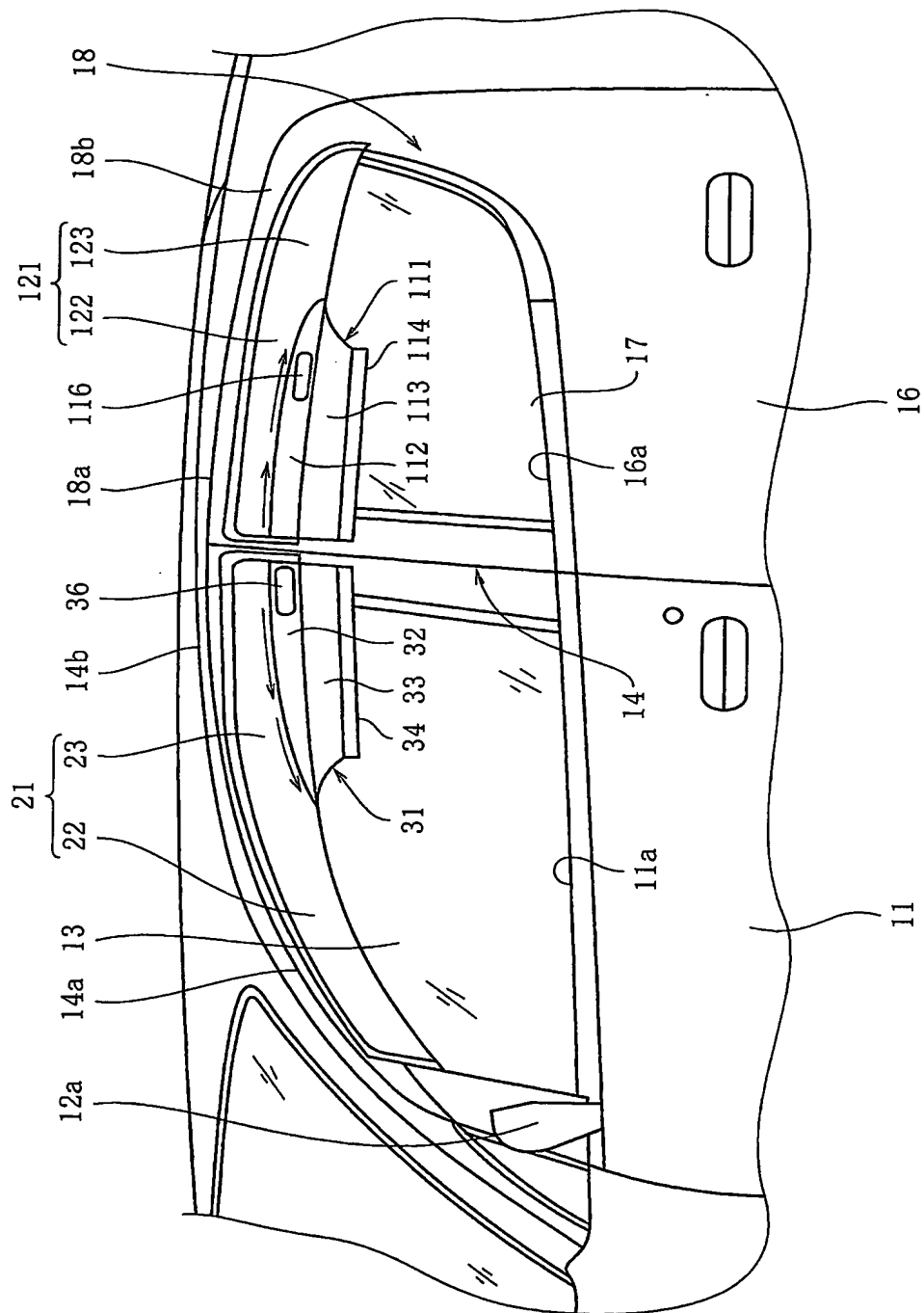
【図 5】



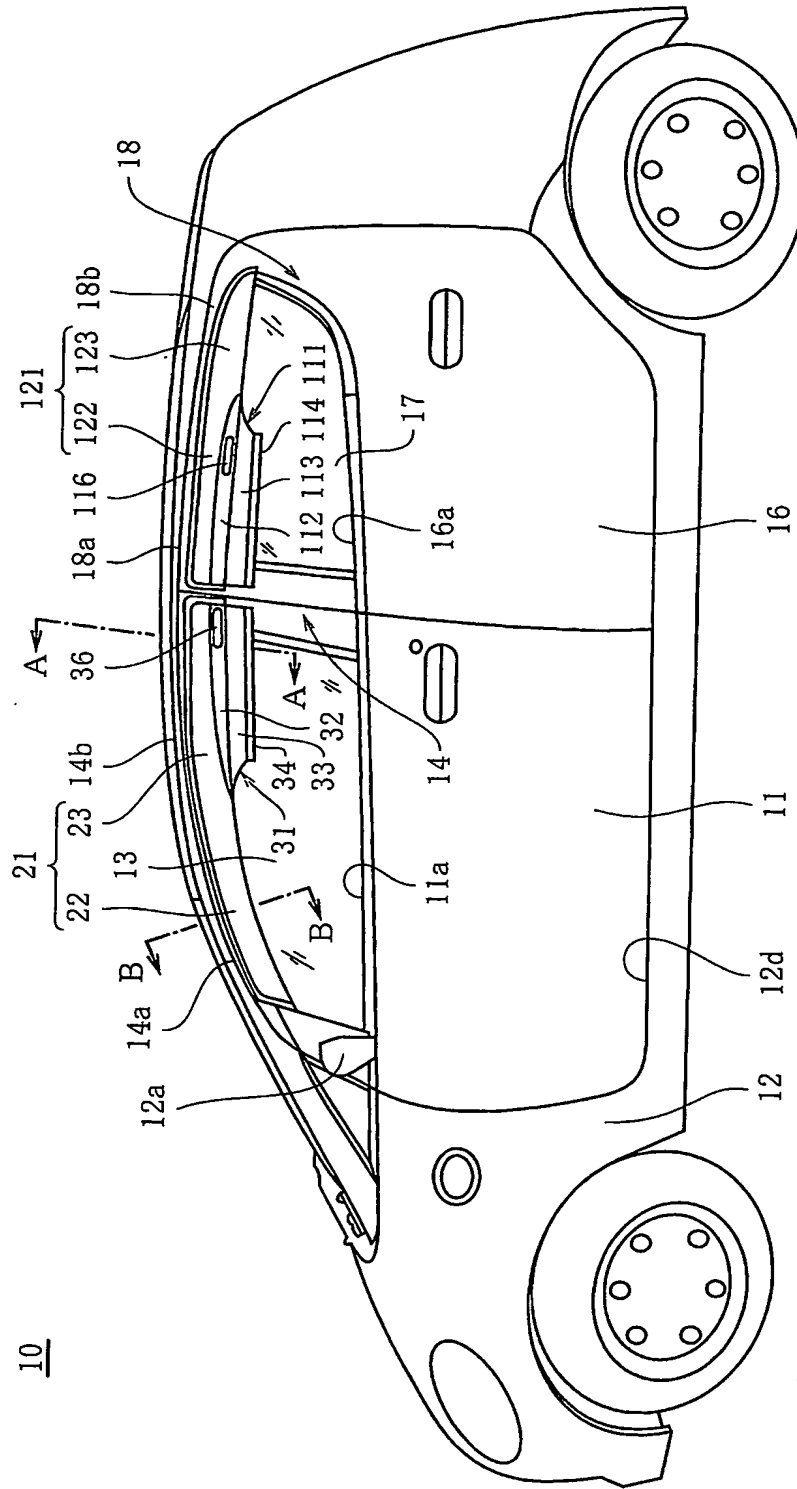
【図 6】



【図 7】

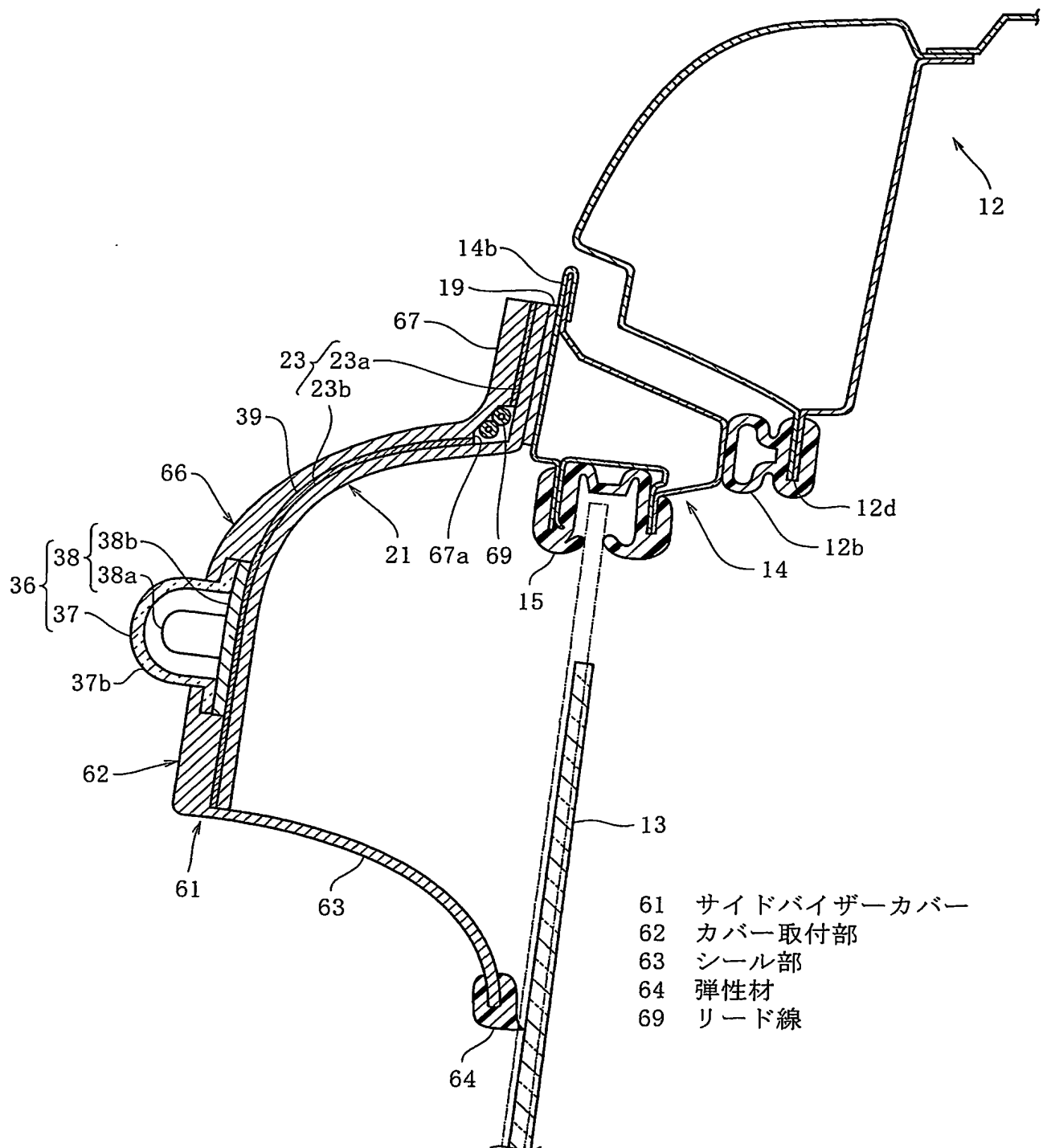


【図 8】



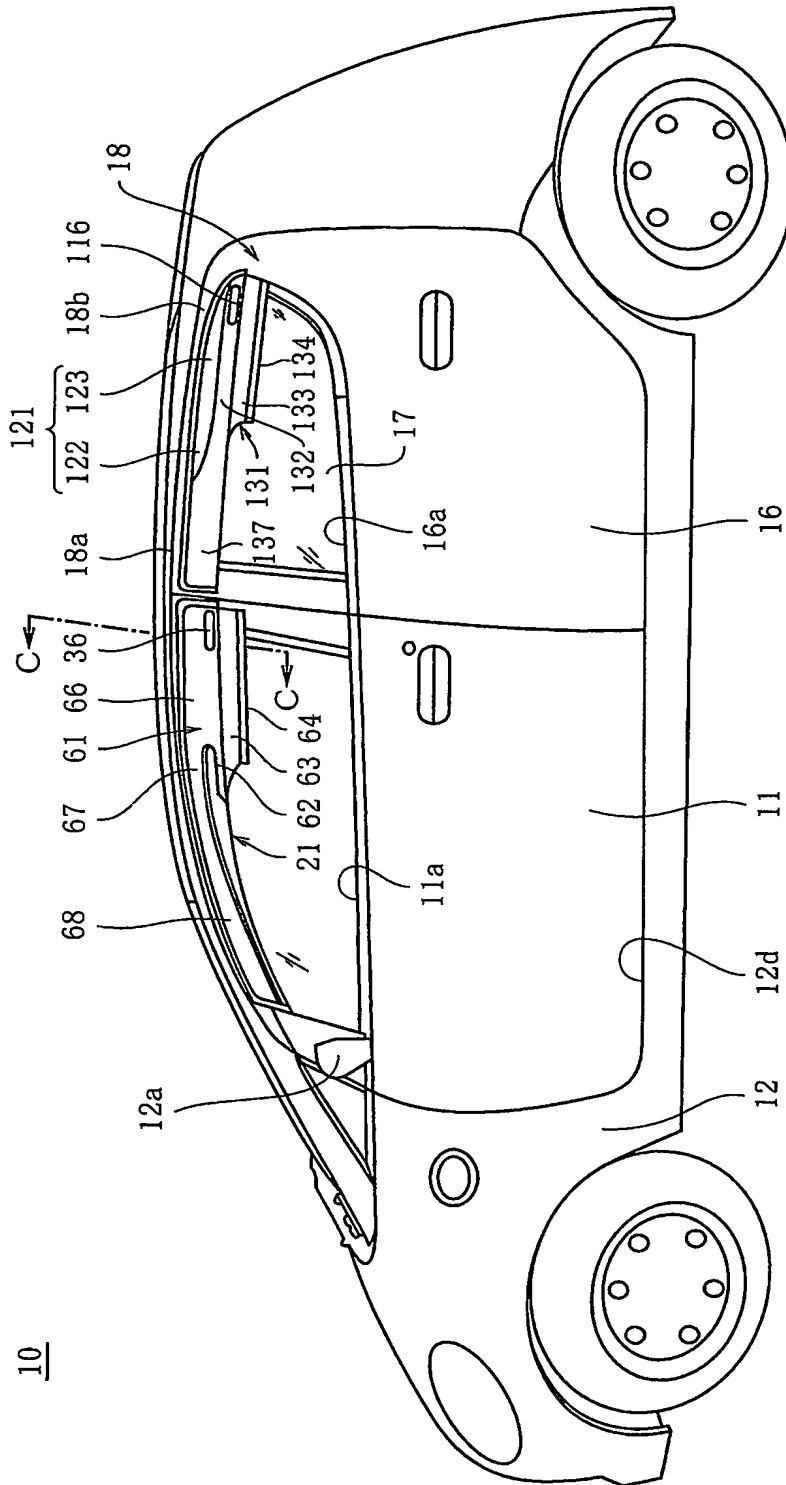
- |        |              |         |            |
|--------|--------------|---------|------------|
| 10     | 車両           | 31, 111 | サイドバイザーカバー |
| 11     | 前部ドア (車両用ドア) | 32, 112 | カバー取付部     |
| 13, 17 | ウインドウガラス     | 33, 113 | シール部       |
| 14     | 前部窓枠         | 34, 114 | 弾性材        |
| 14a    | 前部           | 116     | ランプ        |
| 14b    | 上部           |         |            |
| 16     | 後部ドア (車両用ドア) |         |            |
| 18     | 後部窓枠         |         |            |
| 18a    | 上部           |         |            |
| 18b    | 後部           |         |            |
| 21     | 車両用サイドバイザー   |         |            |
| 22     | 第1傾斜部        |         |            |
| 23     | 第1水平部        |         |            |

【図 9】



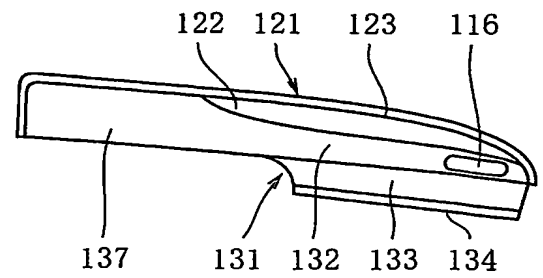
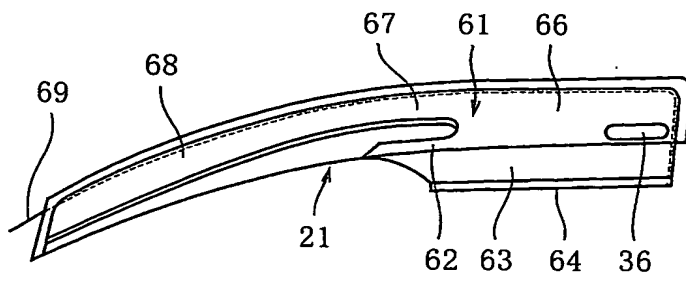
- 61 サイドバイザーカバー
- 62 カバー取付部
- 63 シール部
- 64 弾性材
- 69 リード線

【図 10】

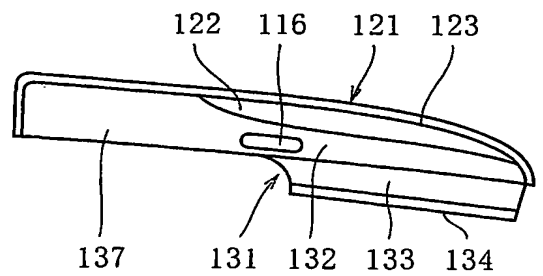
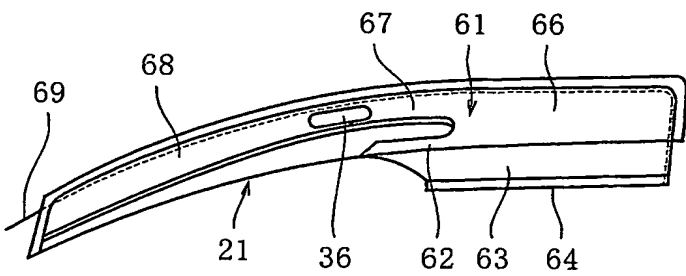


- |         |            |     |            |
|---------|------------|-----|------------|
| 61, 131 | サイドバイザーカバー | 121 | 車両用サイドバイザー |
| 62, 132 | カバー取付部     | 122 | 第2水平部      |
| 63, 133 | シール部       | 123 | 第2傾斜部      |
| 64, 134 | 弾性材        | 137 | 水平カバー      |
| 66      | 水平後部カバー    |     |            |
| 67      | 水平上部カバー    |     |            |
| 68      | 傾斜上部カバー    |     |            |

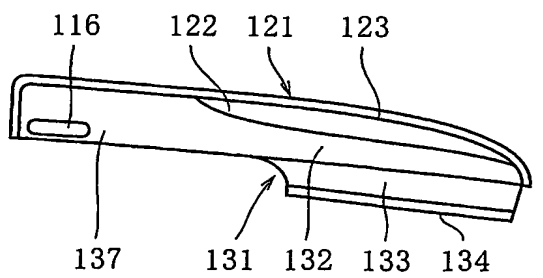
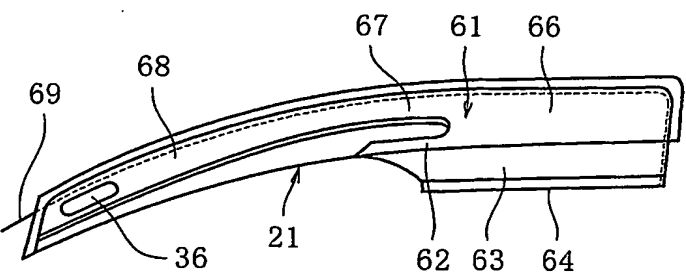
【図 11】



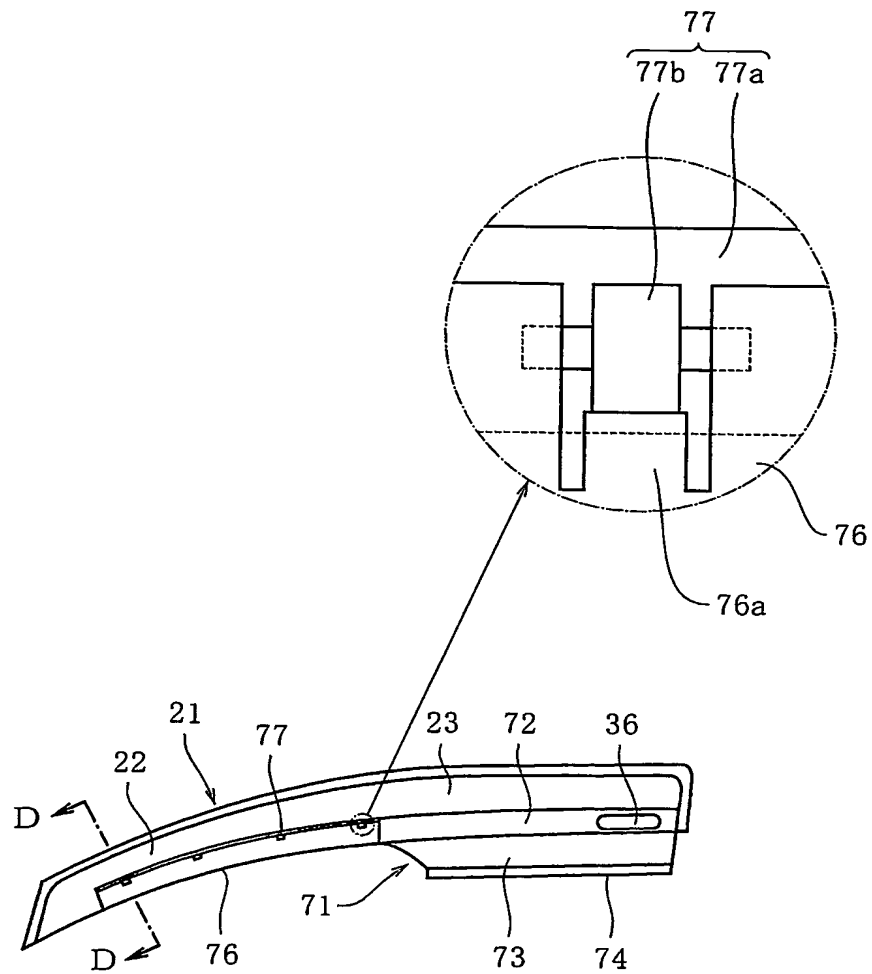
【図 12】



【図 13】

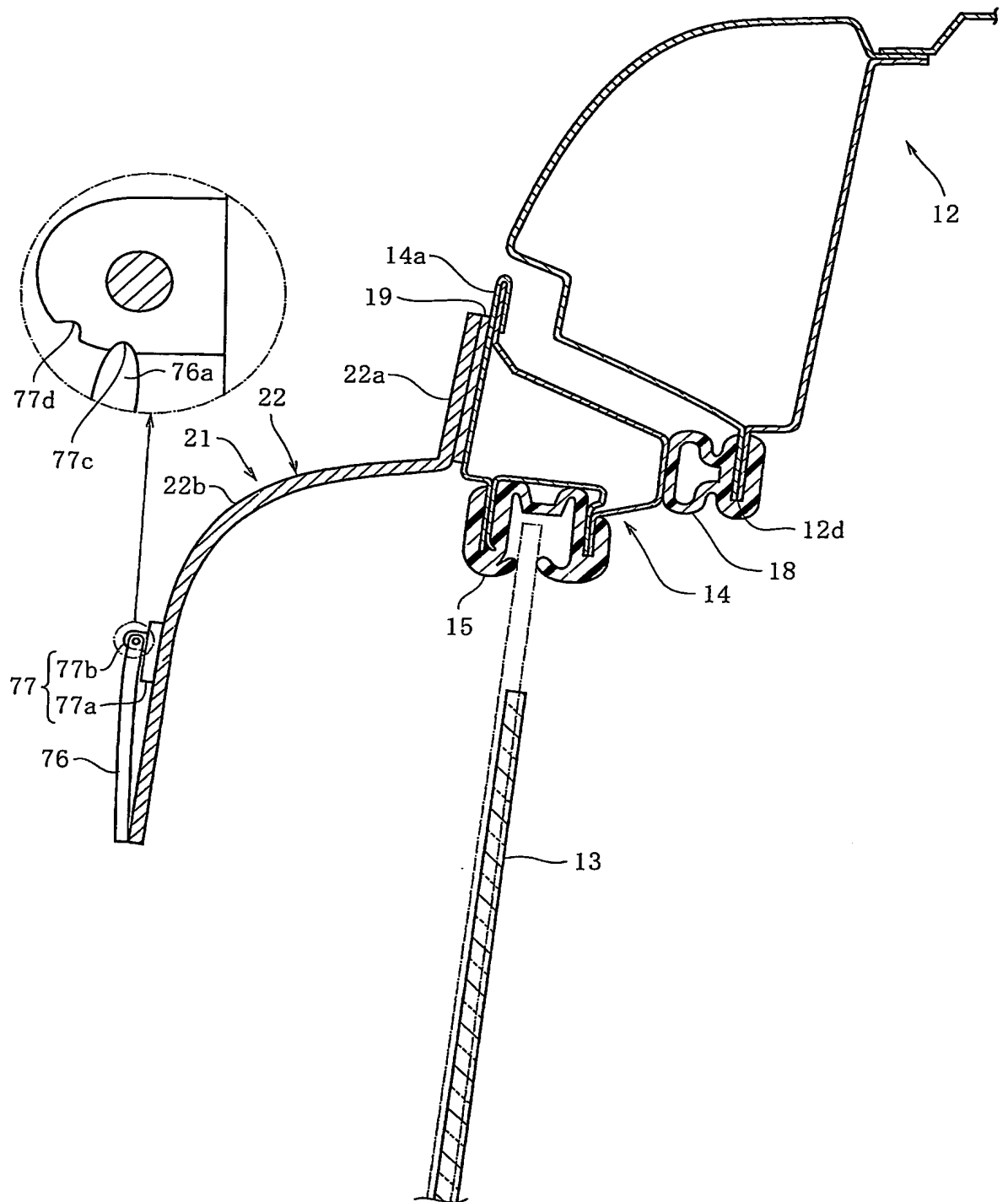


【図 14】



- 71 サイドバイザーカバー
- 72 カバー取付部
- 73 シール部
- 74 弾性材
- 76 フラップ

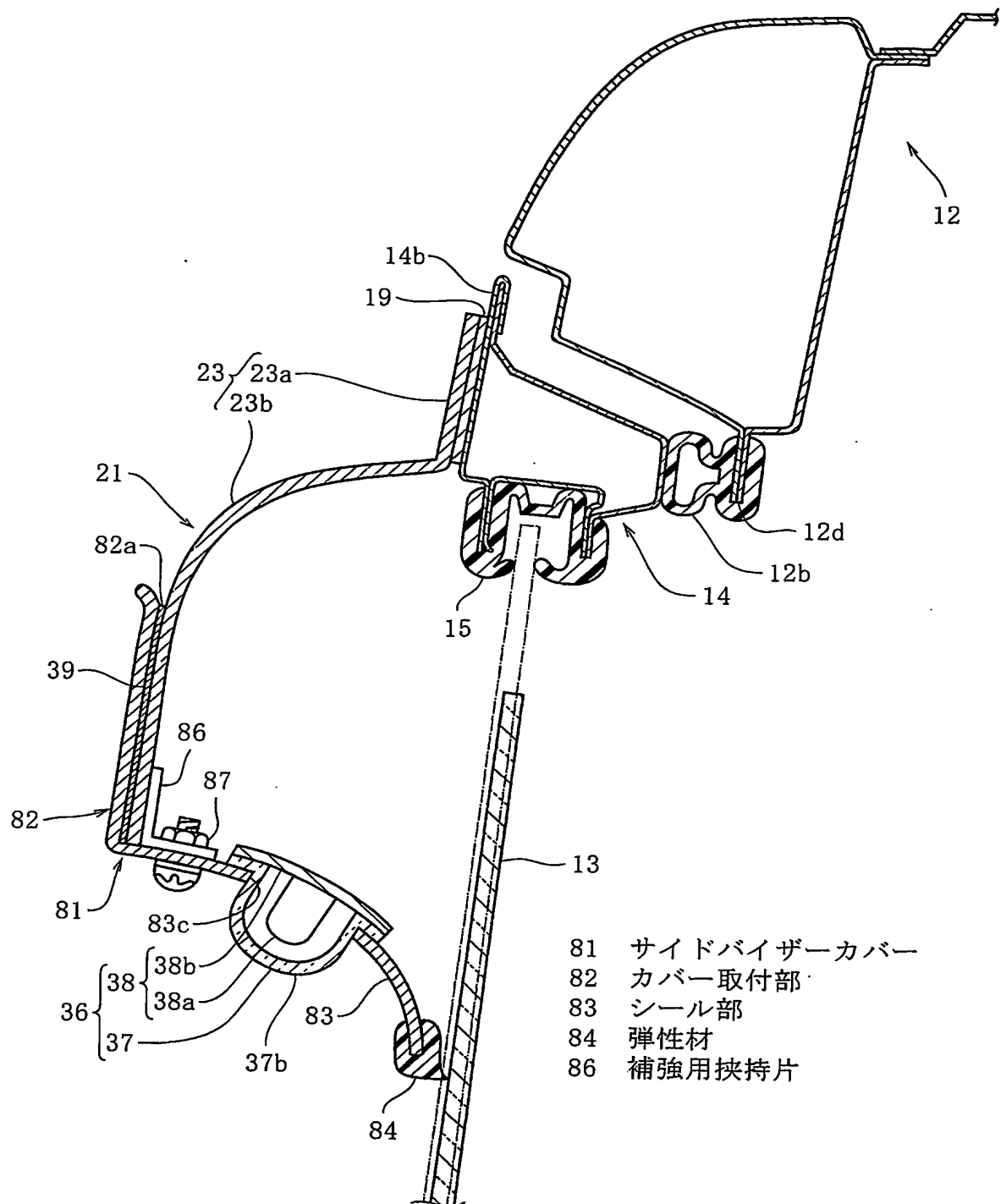
【図 15】





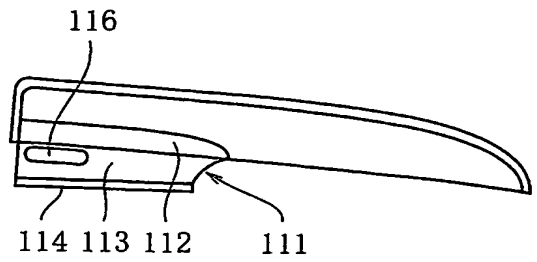
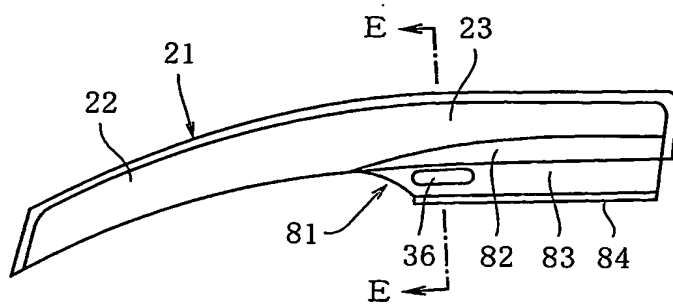


【図 17】

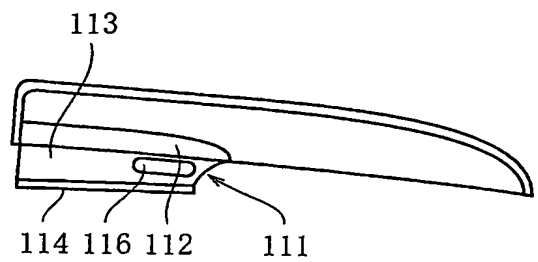
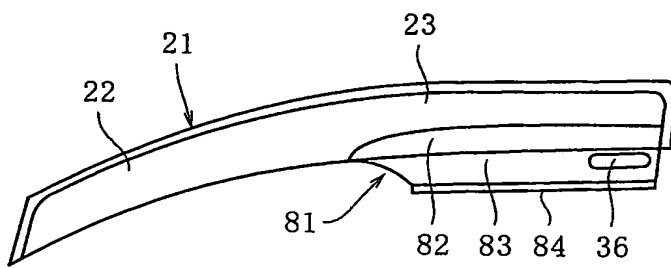


- 81 サイドバイザーカバー
- 82 カバー取付部
- 83 シール部
- 84 弾性材
- 86 補強用挟持片

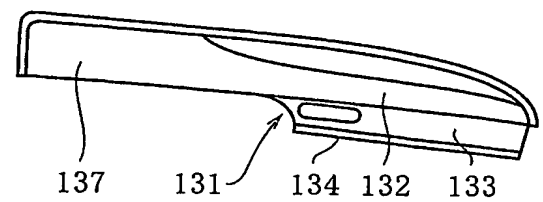
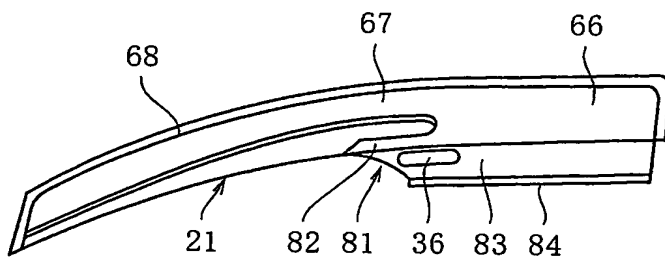
【図 18】



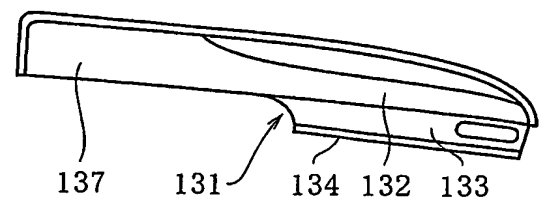
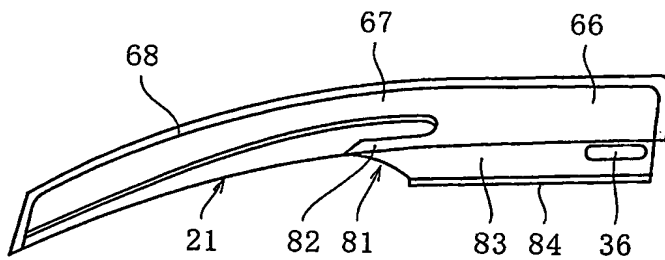
【図 19】



【図 20】

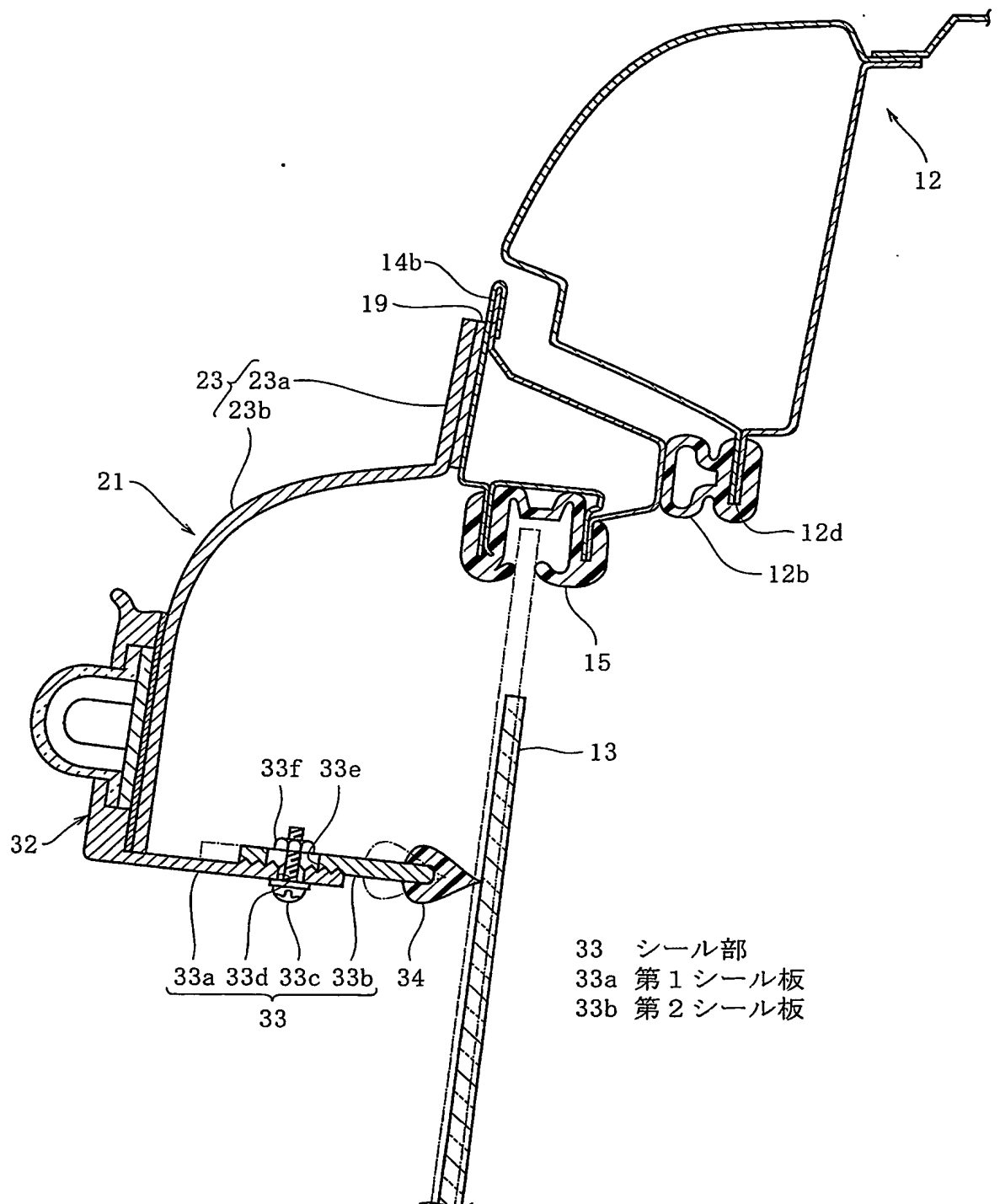


【図 21】

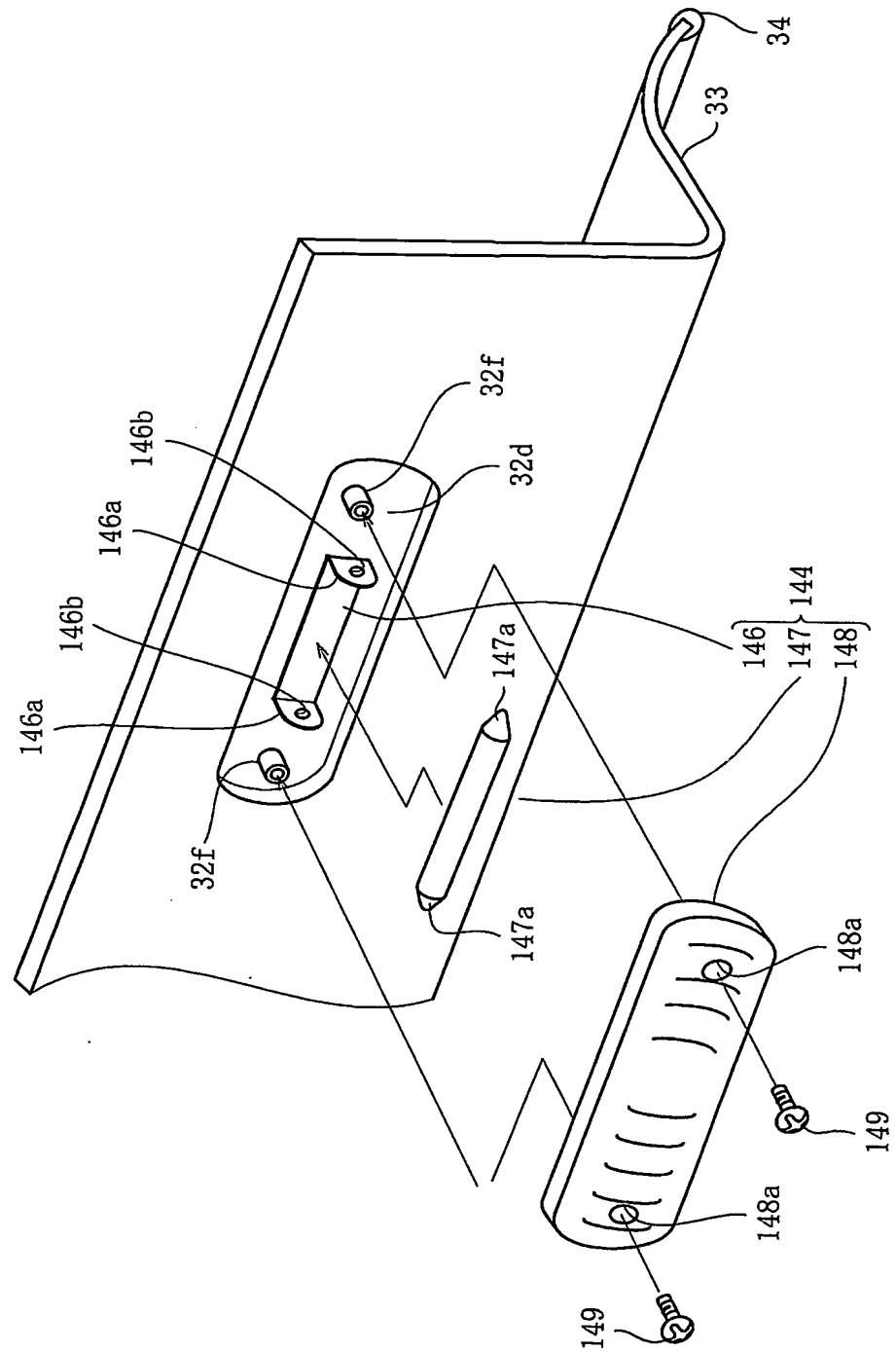




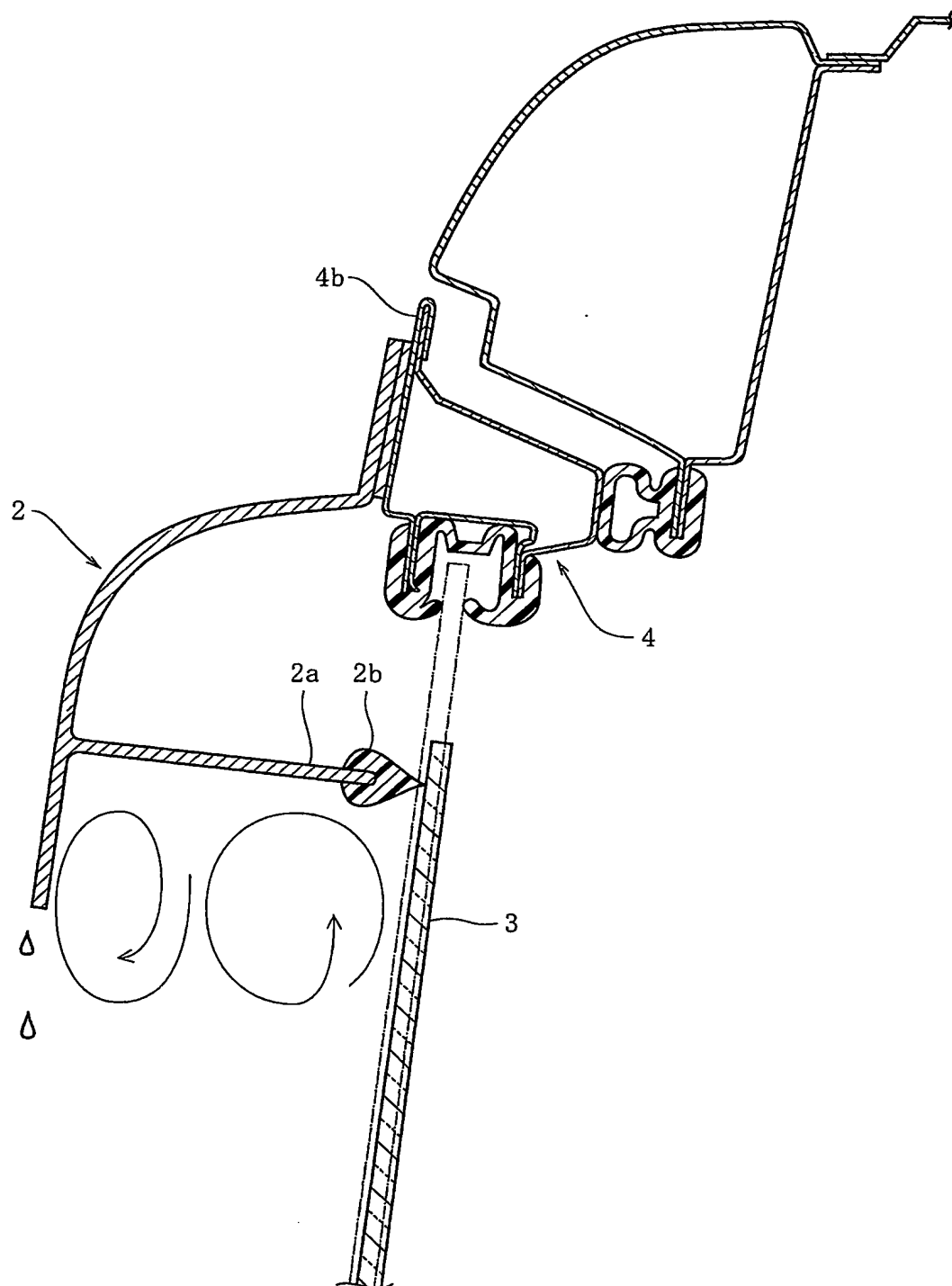
【図 23】



【圖 24】



【図 25】



## 【書類名】要約書

## 【要約】

【課題】 サイドバイザーを有効に利用して十分な車内換気を行う。

【解決手段】 車両用ドアの窓枠 14 に沿って設けられた車両用サイドバイザー 21 にカバーが取付けられる。そのカバー 31 は、サイドバイザーの外面に取付け可能に構成されサイドバイザーの下縁に沿う下縁を有するカバー取付部 32 と、カバー取付部の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドアの上昇状態のウインドウガラス 13 に臨む板状のシール部 33 と、シール部の内端縁に取付けられ上昇状態のウインドウガラスの外面に接触するように形成された弾性材 34 とを備える。シール部 33 は、第 1 シール板と、その第 1 シール板に重合して車幅方向に移動可能に取付けられた第 2 シール板とを備えても良い。一方、シール部は、ドアの上昇状態のウインドウガラスに近づくに従って下方に向うように湾曲して形成しても良い。更にカバー取付部等にランプ 36 を取付けても良い。

【選択図】 図 1



【書類名】 手続補正書  
【整理番号】 P03MG01JH1  
【提出日】 平成16年 5月 6日  
【あて先】 特許庁長官 殿  
【事件の表示】  
【出願番号】 特願2004- 13750  
【補正をする者】  
【識別番号】 502402331  
【氏名又は名称】 株式会社 イーサム  
【代理人】  
【識別番号】 100085372  
【氏名又は名称】 須田 正義  
【発送番号】 087123  
【手続補正1】  
【補正対象書類名】 特許請求の範囲  
【補正対象項目名】 請求項 1  
【補正方法】 変更  
【補正の内容】  
【請求項 1】

従来から用いられている、車両用ドア(11, 16)の窓枠(14, 18)に沿って設けられる、車両用サイドバイザー(21, 121)に取付けることにより、前記車両用サイドバイザー(21, 121)を有効利用するための車両用サイドバイザーカバーであって、

前記サイドバイザー(21, 121)の外面に取付け可能に構成され前記サイドバイザー(21, 121)の下縁に沿う下縁を有するカバー取付部(32, 62, 72, 82, 92, 112, 132)と、

前記カバー取付部(32, 62, 72, 82, 92, 112, 132)の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁が前記ドア(11, 16)の上昇状態のウインドウガラス(13, 17)に臨む板状のシール部(33, 63, 73, 83, 93, 113, 133)と、

前記シール部(33, 63, 73, 83, 93, 113, 133)の内端縁に取付けられ前記ドア(11, 16)の上昇状態のウインドウガラス(13, 17)の外面に接触するように形成された弾性材(34, 64, 74, 84, 94, 114, 134)と

を備えたことを特徴とする車両用サイドバイザーカバー。

【手続補正2】  
【補正対象書類名】 明細書  
【補正対象項目名】 0008  
【補正方法】 変更  
【補正の内容】  
【0008】

請求項 1 に係る発明は、図 1 及び図 8 に示すように、従来から用いられている、車両用ドア 11, 16 の窓枠 14, 18 に沿って設けられる、車両用サイドバイザー 21, 121 に取付けることにより、車両用サイドバイザー 21, 121 を有効利用するための車両用サイドバイザーカバーであって、サイドバイザー 21, 121 の外面に取付け可能に構成されサイドバイザー 21, 121 の下縁に沿う下縁を有するカバー取付部 32, 112 と、カバー取付部 32, 112 の下縁に外端縁が一体的に接続して形成され内端縁がドア 11, 16 の上昇状態のウインドウガラス 13, 17 に臨む板状のシール部 33, 113 と、シール部 33, 113 の内端縁に取付けられドア 11, 16 の上昇状態のウインドウガラス 13, 17 の外面に接触するように形成された弾性材 34, 114 とを備えたことを特徴とする。

特願 2004-013750

出願人履歴情報

識別番号

[502402331]

1. 変更年月日

2002年11月 6日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都杉並区高円寺南五丁目16番14号

氏 名

株式会社 イーサム